MILITARY & TANK VEHICLES
3
déc. janv. 2012
tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Sauvetage et restauration

CHENILLETTE LORRAINE

Historique
M425 et M426

1936-1939
La motorisation
de l'armée britannique

La 2nd Armored

Collection
Patrick Nerrant

Manifestation
Vincy Manœuvre

Rassemblements 2011: L'Escadron de l'Histoire, Maroilles, Noyon

L 13708 - 3 - F: 6,90 € - RD
BEL.: 7,90 € – CAN.: 8,20 C$
ITA.: 7,10 € – Port. cont.: 7,10 €

EuropeMilitary

NOUVEAUX ARRIVAGES!

Vente en ligne
www.europemilitary.com

Pièces détachées pour Jeep, Dodge, GMC

www.europemilitary.com

Service client personnalisé & rapide

Achat, Vente & Location de Véhicules WWII

Nouveau showroom de 1500m2 couverts avec ateliers spécialisés, stock pièces détachées et plus de 30 véhicules en stock permanent. Plus une collection privée de plus 20 véhicules!

ARRIVAGE MASSIF
DE PEUGEOT ET PIECES P4

Remorques 1/4T et 1T
dispos en quantité

RESTAURATION VÉHICULES MILITAIRES JEEP DODGE GMC

06 81 01 44 92

De 8h à 19h

SPECIALISTE
JEEP
MILITAIRE

Plus de 1400 réf. sur internet:
www.europemilitary.com

Z.I. des Gâtines
89170 Saint Fargeau, France
Tél: 06 81 01 44 92

EuropeMilitary

tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Directeur de la publication : François Vauvillier.
Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin.
Rédacteur en chef : Raymond Giuliani
Chef de fabrication : Géraldine Mallet.
Rédacteur graphiste : Morgan Gillard.
Rédaction : Gil Bourdeaux, Dominique Breffort, Yves Buffetaut, Marc-Antoine Colin, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Emilie Morassi, Jean-Pierre Parlange, Mathieu Pleissinger, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos.
Principaux collaborateurs : Alain Aubrat, Pascal Danjou, Paul Gaujac, Jérôme Hadacek, Laurent Lecoq, Philippe Naud, Patrick Sarrazin, Alexandre Thers.
Administrateur du site : Antoine Viau.

TANK & Military Vehicles est une publication du groupe Histoire & Collections, SA au capital de 182 938,82 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Directeur général : Pierre-François Boselli.
Vice-président : Jean Bouchery.
Principaux actionnaires : F. Vauvillier, J.-M. Mongin et E. Micheletti.

www.tank-zone.com

Département publicité
(fax : 01 47 00 51 11)
Chefs de publicité :
Sandra Villermois. Tél. : 01 40 21 17 94.
Séverine Piffret. Tél. : 01 40 21 17 99.

Département commercial professionnels
(fax : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial :
Pascal Da Silva. Tél. : 01 40 21 15 33.
Responsables commerciaux :
Ile-de-France, Grand Ouest et export :
Nathalie Toutain. Tél. : 01 40 21 15 39.
Grand Est, Belgique et Suisse : Arnaud de la Salle.
E-mail : a.delasalle@histecoll.com.
Relations Clients "Professionnels" :
Hayette Amar. Tél. : 01 40 21 07 76.
Assistante de la direction générale :
Sandrine Régat. Tél. : 01 40 21 18 26.

Service Clients Particuliers
Abonnements et vente par correspondance
Françoise Cruz, Laudine Aimé.
Téléphone : + 33 (0)1 40 21 17 96
E-mail : vpc@histecoll.com
E-mail : abonnement@histecoll.com

Département gestion
Administrateur Adjoint : Chantal Raynaud.
Comptabilité : Alain Thibout, Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton.
Tél. : 01 40 21 18 24.

Histoire & Collections
5, avenue de la République
75541 Paris cedex 11.
Téléphone : 01 40 21 18 20
Fax : 01 47 00 51 11.

Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosques : Sordiap
Contact : Laetitia Roland - Tél. : 01 42 36 80 86
E-mail : lroland@mercuri-presse.com
Vente au détail : Librairie Armes & Collections, 8, rue de Crussol 75011 Paris.
Tél. : 01 47 00 68 72. Fax. : 01 47 21 97 55.
Diffusion pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, 9, avenue Van Kalken, B-1070 Bruxelles.
Abonnements : 02/555.02.17.
Administration des ventes : 02/555.02.21.
Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0402415-14
e-mail : press@tondeur.be

PRINTED IN FRANCE/IMPRIMÉ EN FRANCE
● Traitement de l'image : Studio graphique A&C
● Impression : Léonce Deprez, Zone industrielle, 62620 Ruitz.
Numéro de CPPAP : 0114 K 89721
ISSN : en cours
© Copyright Histoire & Collections 2011.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.
« MADE IN FRANCE »

n° 3 décembre janvier 2012

Sommaire

- Les news 4
- L'Artois libéré 2011 8
- Vincy Manœuvre 2011 10
- Nerrant : rencontre avec un passionné 14
- Le Chevrolet 'Maple Leaf' 15 cwt. GS van 18
- La motorisation manquée de l'armée britannique (5e partie) 20
- La restauration de la chenillette Lorraine 30
- La 6e fête de l'AMV 74 36
- La 2nd Armored en Bretagne 41
- Les tracteurs M425 et M426, 5 ton. 4x2 46
- L'Escadron de l'Histoire 2011 54
- Douzy 2011 58
- L'Atlantikwall du domaine Raversijde/Ostende 60
- La libération de la ville de Noyon 66
- BMVT 'One Day Rallye' 2011 72
- Petites annonces 75
- Documentation 79

Tank & Military Vehicles est sur facebook Recherchez « **TMV** » puis cliquez « *J'aime* ».

Les News de Tank & Military Vehicles

Edito :

Chers lecteurs,

Tank & Military Vehicles N°3 aborde l'entrée dans l'hiver avec les derniers compte-rendus de la saison estivale. Dans ce numéro, vous découvrirez aussi la 4e partie de l'étude sur la motorisation de l'armée britannique avec les véhicules de la Seconde Guerre mondiale, le sauvetage d'une chenillette Lorraine, la 2e partie de la restauration du M5 High Speed Tractor, et vos rubriques habituelles.

Evolution de *Tank Zone*, *Tank & Military Vehicles* est résolument destiné aux amateurs et collectionneurs de véhicules militaires. Afin de satisfaire le plus grand nombre, à chaque numéro, nous passons par le difficile exercice d'équilibre entre les articles traitants des rassemblements et convois, la découverte de clubs ou de collectionneurs, les articles historiques ou encore le suivi de restauration de véhicules.

Tank & Military Vehicles est votre magazine, n'hésitez pas à nous communiquer vos compte-rendu sassociatifs, photos de sorties ou toute information par courrier ou email à l'adresse TMV@histecoll.com

Bonne lecture

PFB

Insolite

Jean-Michel Faydiga, nous envoie ces photos de DUCK originales « *lors d'un récent voyage à Boston (USA), j'ai pu croiser de drôles de véhicules qui servaient à promener les touristes à travers la ville. Il s'agit bien des véhicules amphibies DUCK, qui ont subi une reconversion bien sympathique.* »

La société Boston Duck Tour possède une petite trentaine de DUCK peints dans des livrées plus ou moins fantaisistes. Ce tour operator propose aux touristes de visiter Boston à l'aide de ces engins en naviguant ou par la route. En quelque sorte, le croisement d'un bateau mouche avec un car de touristes à toit ouvert comme on en voit dans nos villes.

Pour en savoir plus : www.boston-ducktours.com

Si vous aussi, vous connaissez des véhicules militaires de collection encore en fonction ou dans des situations insolites, envoyez vos photos à TMV@histecoll.com.

facebook

La page Facebook du Tank & Military Vehicles est accessible à http://www.facebook.com/TMV.Magazine

Une fois sur la page, cliquer sur le bouton « J'aime » pour la lier à votre compte Facebook et recevoir ainsi les informations publiées par la rédaction ou les lecteurs.

Rétromobile

Le salon Rétromobile se tiendra du 1er au 5 février 2012 Paris, Porte de Versailles. L'Association des Amoureux des Vieux Moteurs présentera un moteur Duvant type 9 V.O.S de plus de 6 mètres de long, 3,5 mètres de haut et pesant 38 tonnes ! Ce moteur sera démarré durant le salon.

Musée de Meaux

Le 11 novembre a été inauguré le musée de la Grande Guerre à Meaux. Il présente sur 3 000 m² la plus importante collection d'Europe abordant la Première Guerre mondiale. Plus de 200 uniformes complets, armements et artillerie, objets de la vie quotidienne, etc., issus pour la plupart de la collection de monsieur Jean-Pierre Verney, racontent l'histoire de ce conflit. La « grande nef » accueille les matériels lourds tels que les avions Blériot XI et Spad XIII, camion Berliet, char Renault FT17, taxi de la Marne…) et la reconstitution d'un champ de bataille (tranchée allemande, no man's land et tranchée française).

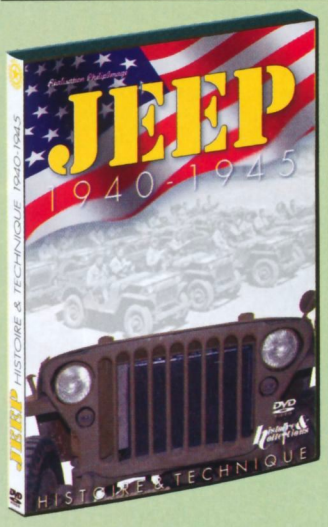
Informations pratiques :

Musée de la Grande Guerre du Pays de Meaux

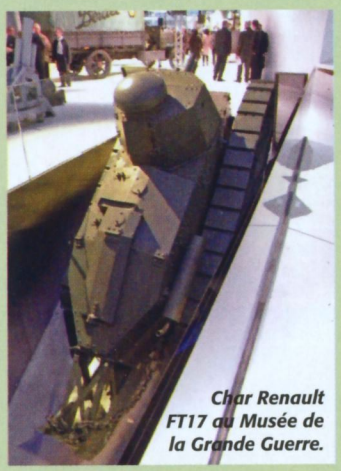
Tél. 01 60 32 14 18

www.museedelagrandeguerre.eu

DVD : La Jeep, Historique & Technique



Produit par Histoire & Collections et réalisé par PhilipImage (DVD Le Dodge, Souchez…), ce film d'une heure explique à l'aide de vidéos d'époque et contemporaines l'histoire de ce véhicule mythique. Les films tournés lors des essais au camp d'Holabird en 1941 sont particulièrement impressionnants. Le film, au travers des séquences, explique

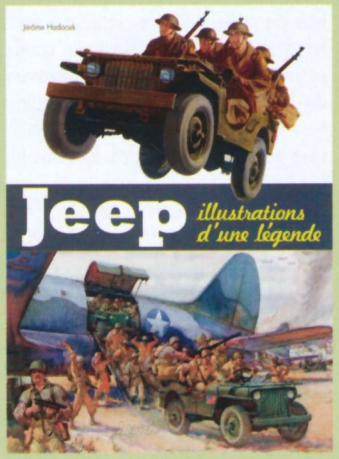


Char Renault FT17 au Musée de la Grande Guerre.

Camion offert par la fondation Berliet au Musée de la Grande Guerre.

la genèse de la Jeep avec ses différents prototypes, puis les caractéristiques des modèles Willys et Ford en particulier, les marquages, accessoires etc. Le DVD vidéo sera disponible pour Noël chez Histoire & Collections et peut déjà être commandé afin de l'avoir dès sa sortie (Bon de commande Page 82).

La Jeep – Illustrations d'une légende



Un nouvel ouvrage à paraître chez Histoire & Collections aborde le thème de la Jeep sous un angle nouveau. Issues de la collection de l'auteur, des centaines d'illustrations mettant en scène la Jeep durant la guerre sont présentées dans ce beau livre. De la propagande patriotique à la publicité commerciale, l'évolution de ces illustrations permet de comprendre comment la Jeep de symbole est devenue légende. Une souscription est proposée pour recevoir le livre dès sa sortie (page 70)

CHALLENGE L.C.V.P. - Higgins Boat

Pour l'association CHALLENGE L.C.V.P. - Higgins Boat et sa célèbre barge de débarquement, les années se suivent… et se ressemblent en terme d'engouement ! 2011 s'annonce déjà comme un très grand cru. Après l'exposition à quai du Higgins boat PA30-4 à Carentan début juin, citons pêle-mêle un débarquement (reconstitution) d'anthologie à Utah beach le 6 juin, la participation de la barge au tournage de documentaires pour les télévisions française (ARTE HD), britannique (Discovery, Channel 5) et américaine (Smithsonian Channel), sans oublier diverses sorties le long du littoral bas-normand avec un passage remarqué à Grandcamp-Maisy et à la pointe du Hoc. Dès la fin novembre, le LCVP entrera en chantier à St Vaast La Hougue pour une nouvelle phase de travaux conservatoires, ce avant sa remise à l'eau dès le printemps prochain, en temps et en heure pour la saison 2012.

Site internet : www.challengelcvp.com - Email : secretaire@challengelcvp.com

Locomotion en Fête 2012

Les places pour la bourse et pour les véhicules de collection à la Locomotion en Fête 2012 étant limitées, il est recommandé de ne pas attendre le dernier moment pour s'inscrire. Les bulletins d'inscription sont disponibles sur le site www.locomotion-en-fete.com. Le rassemblement se déroulera le 09 et 10 juin 2012.

Exportation temporaire de matériels de collection

La F.P.V.A. nous communique le résultat de ses démarches auprès des ministères permettant une avancée importante sur le problème de l'obtention de l'agrément préalable (CIEEMG) et de l'autorisation d'exportation à titre temporaire (AEMG) pour les collectionneurs de matériels de guerre anciens et neutralisés.

En effet, l'article 16 du décret n° 2011-1467 du 9 novembre 2011 relatif aux importations et aux exportations hors du territoire de l'Union européenne de matériels de guerre, armes et munitions et de matériels assimilés et aux transferts intracommunautaires de produits liés à la défense dispose que « I. L'agrément préalable et l'autorisation d'exportation ne sont pas exigés pour les opérations d'exportation concernant : (…) L'exportation temporaire des matériels de 2e catégorie par des personnes autorisées à détenir des mêmes matériels en application de l'article 32 du décret du 6 mai 1995 susvisé, les véhicules ou engins chenillés devant être transportés par un autre véhicule muni de pneumatiques conformément à l'article R. 314-1 du code de la route ; ».

Un arrêté devrait venir compléter ces dispositions en matière de transit intra-communautaire pour alléger les procédures envers les collectionneurs.

Challenge L.C.V.P. Higgins Boat. *(© PFB)*

Locomotion en Fête.

Contrôle Technique Véhicules de Collection

La F.P.V.A. (Fédération des collectionneurs pour la sauvegarde du Patrimoine et la préservation des Véhicules, équipements ou Armes historiques) appelle chacun à soutenir la proposition de loi N°3824 déposé le 18 octobre dernier par le député de l'Essonne monsieur Franck Marlin en la relayant auprès de son député. Vous pouvez retrouver la proposition de loi sur le site de l'Assemblée Nationale : http://www.assemblee-nationale.fr/13/propositions/pion3824.asp

Communiqué de presse du 24 octobre 2011

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) qui s'est tenu en février 2010 a notamment décidé d'instaurer un contrôle technique obligatoire des cyclomoteurs, tous les deux ans, à compter de la deuxième année de leur mise en circulation, centré notamment sur le bridage. Par ailleurs, outre le contrôle technique imposé aux véhicules de collection légers ou poids lourds, le coût de leur immatriculation est souvent prohibitif pour les collectionneurs, sachant que certains de ces véhicules anciens peuvent atteindre 100 chevaux fiscaux. Pourtant, il s'agit de véhicules qui n'empruntent que très rarement les routes… C'est pourquoi Franck MARLIN, député-maire d'Étampes (Essonne), vient de déposer une proposition de loi qui est par soutenue 116 députés à ce jour.

« *L'objectif de cette proposition de loi est double. Il s'agit de plafonner le paiement de la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules de collection ou de les exonérer s'ils ont de plus de 75 ans, et d'exempter de contrôle technique les véhicules anciens, antérieurs à 1960, ainsi que tous ceux effectuant moins de 1500 kilomètres par an* » explique Franck MARLIN.

« *La réglementation en vigueur pour les véhicules de collection, sans parler de celle qui est actuellement en préparation pour les cyclomoteurs, est disproportionnée, inadaptée et menace gravement ce patrimoine.* »

« *Concernant les cyclos par exemple, on nous explique que "l'état général d'un véhicule ne dépend pas uniquement de sa fréquence d'utilisation ou de la vitesse à laquelle il est utilisé car certains éléments s'usent aussi avec le temps (joints caoutchouc, oxydations diverses des parties métalliques, connexions électriques...), ce qui nécessite un contrôle régulier de cet état et sur le bridage.* »

Des contrôles techniques dénués de tout fondement

« *Soyons sérieux ! Nous parlons de Solex® ou de vieilles mobylettes qui n'ont qu'un ou deux joints et très peu de connexions électriques qui, si elles étaient détériorées, ne permettraient pas au véhicule de démarrer. Quant au bridage, cette notion n'a aucun sens ! Nous parlons aussi de passionnés, qui ne sont pas des personnes fortunées, mais juste des amoureux des cyclos et qui en prennent le plus grand soin. On ne peut pas demander qu'un cyclo de 1960 soit aux normes de 2011. Les raisons à l'origine de l'instauration de ces contrôles pour les véhicules de collection sont dénuées de tout fondement. Cette mesure est inapplicable en plus d'être extrêmement coûteuse.* »

« *Et il en est de même pour tous les autres véhicules anciens. Ils représentent 0,09 % du trafic routier en termes de distance parcourue. Autant dire que les conséquences en matière de pollution et de sécurité routière sont totalement insignifiantes.* »

D'ailleurs, comme le rappelle le député-maire d'Étampes dans l'exposé des motifs de sa proposition de loi, une étude détaillée intitulée « *enquête économique et sociale FIVA* », portant sur les véhicules de plus de 25 ans d'âge au 30 juin 2005, a permis d'établir que

Le 19 et 20 Mai
Parc du château de Sully-sur-Loire (45)
DES ROMAINS AUX ANNÉES 60
Inscriptions des groupes contacter Eric Borny ericwfe@voila.fr
20 siècles de SULLY
Les heures historiques
SULLY 2012
Marché Médieval
Animations
Campements
Découverte gastronomique - Feu d'artifice - 400 reconstituteurs
Une organisation du comité des fêtes de Sully-Sur-Loire
Contact : 06 76 30 21 89
en partenariat avec

sur un total de 660 000 véhicules de collection (soit 1,37 % du parc automobile français total), 74 % des véhicules font moins de 1 500 km par an, 27 % font moins de 500 km par an et 19 % ne roulent pas du tout.

Il explique également que si le prix d'un contrôle technique moyen pour une automobile est de 70 euros, il est sans commune mesure pour celui d'un poids lourd et a fortiori pour plusieurs. D'autant plus, qu'il existe des frais annexes liés au déplacement pour effectuer le contrôle, le plus souvent sur porte-engin, qui peuvent multiplier le montant de la facture par 5 à 10 fois le prix de l'opération de contrôle initiale.

« La France a fait le choix de ne pas exempter de contrôle technique les véhicules de collection. »

« Il faut donc agir sans délai au risque de voir disparaître ce patrimoine ou un départ massif vers l'étranger. Et la France en a la possibilité, conformément à une directive européenne » poursuit le député. »

« Sans aucun argument solide, la France a fait le choix de ne pas exempter de contrôle technique les véhicules de collection et même d'étendre ces dispositions, alors que la directive européenne 2009/40/CE lui en donne la possibilité et malgré les demandes de très nombreux parlementaires qui ont déposés plus de 150 questions écrites sur ce sujet depuis le début de la législature ! »

« D'autant qu'au final très peu de véhicules sont concernés. En moyenne, moins de 5 000 véhicules, tous types, catégories et cylindrées confondus, sont immatriculés chaque année en France dans la catégorie véhicule de collection, tandis que, comparativement, plus de 1 million d'immatriculations ont lieu tous les ans en France uniquement en ce qui concerne les automobiles neuves. »

Jusqu'à plus de 5 000 € de frais d'immatriculation par véhicule

« En revanche, en matière de coût d'immatriculation, c'est sans commune mesure. Pour un camion de collection de 100 chevaux fiscaux, un collectionneur peut débourser jusqu'à plus de 5 000 en Région PACA. Pour des véhicules qui valent en grande majorité moins de 15 000 euros, c'est exorbitant ! »

Pour Franck MARLIN, la préservation de ce patrimoine industriel unique exige donc aussi que des dispositions soient prises afin d'exonérer ou bien de plafonner le montant de la taxe sur les certificats d'immatriculation.

« Ce n'est pas un hasard si autant de collègues députés se sont immédiatement mobilisés pour soutenir cette proposition de loi. Les mesures proposées dans ce texte, qui ne remettent bien évidemment pas en cause la nécessité de mieux lutter contre l'insécurité routière, répondent aux attentes légitimes de ces collectionneurs qui, jusqu'à présent, n'ont pas été entendus, voire écoutés. Elles mettront aussi un terme à une réglementation extrêmement contraignante qui n'a pas lieu d'être. Quant à leur impact financier, compte tenu du nombre de véhicules concernés, il est négligeable. »

« Il est temps de mettre un terme à cette démesure. Il ne faut pas oublier que la France fut le premier producteur de cyclomoteurs mondial pendant des dizaines d'années et que les véhicules militaires présents aux cérémonies commémoratives, par exemple, ont été restaurés par des passionnés. Les collectionneurs et les amateurs de véhicules anciens, à deux roues ou plus, ne demandent rien d'autre que s'adonner à leur passion et rendre ainsi service à notre pays en préservant son patrimoine et sa mémoire industrielle. »

Fin d'année chargée pour les commemo Rangers

Le premier week-end de novembre a vu l'organisation de notre sixième bourse-exposition sur le thème de l'année 1941 et les 70 ans de la JEEP et du GMC CCKW 352 et 353.

Cette fin de semaine a démarré dès le vendredi soir par une conférence « 1941, l'embrasement » et s'est achevé le dimanche par notre exposition avec une trentaine de véhicules. Une large présentation de la JEEP sous toutes ses formes pour ses 70 ans avec des WILLYS, des FORD, Jeep sanitaire, WILLYS-HOTCHKISS JH, et pour terminer l'HOTCHKISS M201 que tous ceux ayant fait leur service militaire après 1960 ont connue. Une comparaison était faite avec la Kubelwagen des années 40 et la GAZ soviétique des années 50…

En opposition, le GMC de 1941, annonçait déjà la suprématie du matériel américain pour quelques décennies. Pour rappeler l'entrée brutale en guerre de nos amis d'Outre Atlantique, 4 mannequins de soldats Japonais avec armement, évoquaient la dureté des combats du Pacifique.

Par ailleurs une première présentation de notre future exposition sur les femmes américaines dans le conflit, permettait de voir tout un équipement de bureau, de chirurgie, de matériel personnel à travers 4 vitrines bien remplies et plus d'une demi-douzaine de mannequins.

D'un autre côté, la bourse eu son habituel succès avec ses 600 mètres d'emplacement où il était possible de trouver à peu prés tout de l'équipement individuel, à l'armement en passant par l'habillement le tout conjugué avec pas mal de pièces mécaniques proposées à la vente.

Au total ce seul dimanche a vu plus de 1800 personnes passer, ce qui est un indéniable succès.

Il est possible de nous retrouver sur notre site commemorangers.com.

Contact :
GUY LECERF
COMMEMO RANGERS
17 RUE VAUCELETTE
59400 CAMBRAI

Commemo Rangers.

Commemo Rangers.

Vos rendez-vous avec l'Histoire

Décembre

✪ Les 10 et 11 décembre 2011 : 67e anniversaire de l'Offensive des Ardennes. Reconstitutions notamment à Recogne par les clubs Duty First et HMRA. Informations pratiques non encore disponibles.

✪ Du 9 au 11 décembre 2011, manifestation d'Hiver « IVANHOE » à Arlon (Belgique). Convoi sur les traces du Général Patton avec la présence tout le week-end de George Patton Waters, petit-fils du Général Patton. Organisée par l'Indian Head. Renseignements, tél. : +32 063 219 614. E-mail : indianhead@voo.be. Voir aussi www.indianhead.be

✪ Du 9 au 11 décembre 2011, Edition spéciale 10e anniversaire à Bastogne (Belgique), organisée par l'ABC Bastogne. Les 100 ans CHEVY, les 70 ans du GMC CCK. Renseignements, tél. : +32 478 42.08.37. Site : www.abc-bastogne.info

Février 2012

✪ Du 3 au 5 février 2012 : Winter Rally du BMVT au départ d'Houffalize. Infos : Wallis Witmeur : 04-379.73.25 et walliswitmeur@hotmail.com

✪ Bailey Bridge Association. Dimanche 19 février 2012 : Exposition de véhicules et de l'histoire du jerrycan. Restauration sur place, parcours fléché. Salle du Haut Phare, route de Conches 27110 Le Neubourg. Inscriptions et renseignements, contacter Eric au 02.32.40.45.61 (répondeur) ou jerrycan27@wanadoo.fr.

Mai

✪ Du jeudi 17 au dimanche 20 mai 2012, Brest 44 organise son grand rassemblement annuel/camp US et expo de VM d'époque à Gourin (Morbihan), dans le parc du château de Tronjoly. Sont également prévus un salon du livre, des reconstitutions et une bourse le dimanche. Contacts :
roland.fouesnant@orange.fr
regis.jan@numericable.fr

✪ Du 17 au 20 mai 2012, « Libération de Celles », à Celles (Belgique), rassemblement de véhicules militaire 2e Guerre mondiale, camp de reconstitutions, organisée par la 101AB 326E. Renseignements : Philippe Lomba, tél. : +32 0478 88 38 72. Site www.airborne.be ou mail : philippe.lomba@scarlet.be

✪ Les 19 et 20 mai à Sully, les heures historiques de Sully 2012, grand rassemblement multi-époques, dans le parc du château, organisé par le comité des fêtes. Contacts : 06.76.30.21.89

Juin

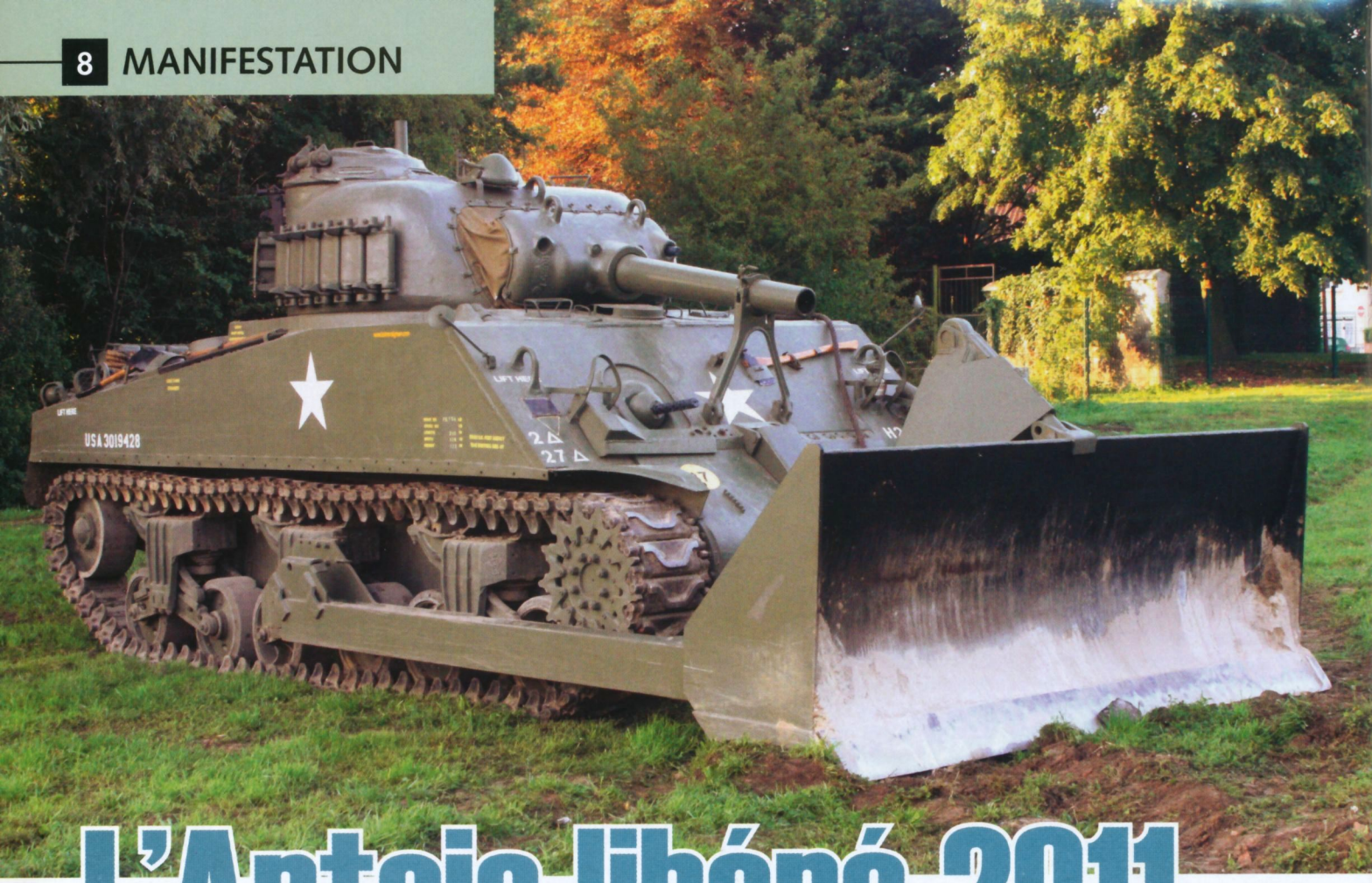
✪ A l'occasion des manifestations du 6 juin 2012, l'association Bailey Bridge organise « The first Way of gas ». Cet événement a pour but de faire découvrir un secteur des plages du débarquement trop souvent délaissé. Nous avons donc décidé de rouler sur les lieux mêmes de l'arrivée et l'approvisionnement du carburant en Normandie, près de Port en Bessin.
Mail : thewayofgas@live.fr
Association Bailey Bridge 18, rue principale 27 110 Villettes.

✪ Les 9 et 10 juin 2012 à La Ferté-Alais, 20e édition de la Locomotion en fête. Réservations au 06.03.18.07.25
www.locomotion-en-fete.fr

BATTLE OF THE BULGE
Les 10 & 11 Décember 2011
Reconstitution dans les villages de
Recogne & Cobru +
Samedi 10 décembre :
De 09h00 à 16h00 : Reconstitution de l'occupation de villages et de bois lors de l'hiver 1944/45.
Exposition des positions alliées à Recogne et allemandes à Cobru.
A 10h00 : Largage de parachutistes US (en tenue d'époque) depuis un Dakota C-47 entre Recogne et Cobru (si le temps le permet).
Dimanche 11 décembre :
De 09h00 à 14h00 : Reconstitution de l'occupation de villages et de bois lors de l'hiver 1944/45.
Exposition des positions alliées à Recogne et allemandes à Cobru.
De 10h00 à 11h20 : Cérémonies du souvenir au monument des fusillés de Noville ainsi qu'au monument du cimetière temporaire US de Foy - Recogne.
En collaboration avec :
Org. "Les Bisons"
© Duty First 2011

la LOCOMOTION EN FÊTE
9 & 10 juin 2012
Aérodrome
Cerny
La Ferté-Alais
91 Essonne
20e édition
N 7
Camping de la Nationale 7
Bourse, stands,
reconstitutions, piste à chars
Restauration sur place
RENAULT
Renseignements et réservations : Tél. 06 03 18 07 25 (Heures bureaux) • Fax 01 60 85 10 53
Billets à tarif réduit sur www.locomotion-en-fete.fr • acpht@aliceadsl.fr
Entrée 15 € par jour et par personne - Gratuit pour les enfants de moins de 12 ans - Parking gratuit

POUR RESERVER VOTRE ESPACE PUBLICITAIRE,
N'HESITEZ PAS À CONTACTER :
SEVERINE
Tél. : 01 40 21 17 99
E-MAIL : s.piffret@histecoll.com
5, avenue de la République - 75 541 Paris Cedex 11



L'Artois libéré 2011

Basé au complexe sportif d'Annezin, le camp US a été reconstitué. Un convoi s'est déplacé dans la région, passant en particulier par Beuvry, Haillicourt et Choques pour le plus grand plaisir des habitants des villages et bourgs traversés.

Voici une sélection de photos représentant quelques-uns des véhicules, surpris au camp de base. ■

Par Alain AUBRAT

Ci-dessus.
Equipé d'une lame dozer, ce char Sherman devait ouvrir le passage sur les routes encombrées de carcasses de véhicules détruits.

Ci-contre.
Les motos Indian Chief modèle 741 n'ont jamais pu s'imposer face aux Harley Davidson WLA. La production dépassera à peine les 1000 véhicules.

Ci-dessus.
Restauré aux couleurs de l'occupant, ce U 23 est conforme aux séries livrées à la Wehrmacht, reconnaissable à sa caisse métallique.

Ci-dessus.
Camion de dépannage moyen, le Diamond T 969 A a ensuite été livré avec une cabine torpedo bâchée (modèles 969 B et C), par mesure d'économie de matériaux stratégiques. Celui-ci porte le nom d'une célèbre souris.

Ci-dessus.
Camions standards des armées britanniques, les véhicules 60 cwt (environ 3 tonnes de charge utile) sont venus en masse des usines canadiennes Chevrolet, ou comme ici Ford.

Ci-dessus.
Véhicule de reconnaissance construit par Ford à 8 523 exemplaires, armé principalement d'un canon de 37 mm, restauré ici aux couleurs d'un engin du régiment de reconnaissance de la 2e Division Blindée, le 1er RMSM.

Ci-dessus.
Rethal était une automitrailleuse du peloton hors-rang du 3e escadron du 1er RMSM. La Ford M20 possède le même châssis que la M8, mais, dépourvue de tourelle, elle ne dispose comme armement que d'une mitrailleuse de 12,7 mm sur rail.

Ci-dessus.
Le Scout Car est un véhicule de reconnaissance blindé. Construit de 1941 à 1944, la production atteignit 20 918 unités. Celui-ci porte les marquages de l'escadron hors-rang du Régiment de Marche des Spahis Marocains (le RMSM) de la 2e DB.

Ce camion lourd de dépannage, standardisé sous l'appellation M1A1, a été construit par Ward La France modèle 1000 série 5 et par Kenworth modèle 573. Les deux modèles sont identiques à quelques détails près; la production a dépassé les 5 000 exemplaires, dont environ 3 500 Ward.

Vincy Manœuvre 2011

Les journées du patrimoine révèlent au public des pans entiers de notre histoire. Aux musées et autres établissements ouverts régulièrement toute l'année s'ajoutent d'autres lieux privés plus inattendus, accueillant exceptionnellement du public pour l'occasion.

Ci-dessus.
Etudié par Laffly, mais construit par Hotchkiss, le W 15 T est un véhicule tout terrain à 6 roues motrices. L'insigne évoque le 4e Régiment de cuirassiers, mais le fond devrait être rouge. Par ailleurs, le 4e Cuir étant un régiment de chars, il n'a pas de section antichar, donc pas de tels véhicules en dotation.

Par Alain AUBRAT

Ainsi a été organisé Vincy Manoeuvre (Seine-et-Marne), à l'initiative de l'association A.C.V.M.V.[1], un rassemblement de collectionneurs de voitures et véhicules militaires. Un soin particulier a été porté pour présenter des véhicules de notre armée française ayant combattu vaillamment face aux divisions allemandes en 1940. Un des membres de l'association a prêté des locaux pour une exposition de maquettes, tandis que quelques matériels emblématiques de l'époque étaient en présentation statique sur la pelouse au centre de la cour. Une présentation dynamique a été proposée le dimanche après-midi au public venu nombreux, avec un petit parcours destiné à montrer les véhicules tout-terrain en action. Voici quelques vues des matériels qui se sont distingués au cours de la manifestation. ■

1. Association des collectionneurs de véhicules militaires du Valois (60).

Ci-contre.
Construite à plus de 5 000 exemplaires (UE et UE 2), cette chenillette de ravitaillement d'infanterie est un véhicule à deux places, la tête des soldats étant protégée en combat par les coupoles à fentes de vision. Le modèle UE 2 diffère du précédent par les manilles de remorquage, en remplacement des traditionnelles « queues de cochon ».

Ci-dessus.
Se jouant de la butte, le Dodge 4x4 WC52 passe allègrement.

Ci-contre.
Un peu trop long pour l'exercice, le Dodge 6x6 WC 63 a en plus dévié de la trajectoire idéale. Planté près du sommet, il n'a dû son salut qu'à son treuil.

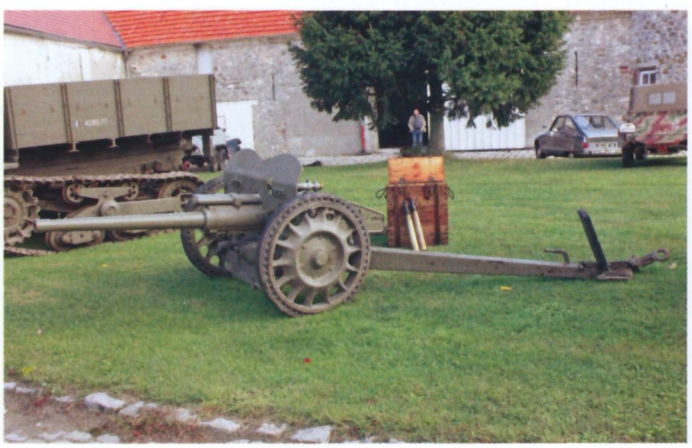
Ci-dessus.
Le passage sur les bosses met en évidence la construction atypique du véhicule, les roues sont totalement indépendantes les unes des autres, chacune disposant de son demi-essieu avec arbre de transmission.

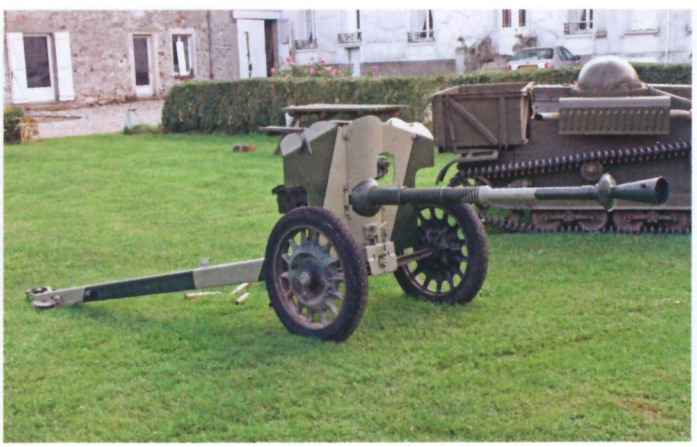
Ci-dessus à droite.
La vue arrière est très significative. Le camion vient de passer le sommet de la butte. Les roues centrales sont relevées au maximum, tandis que les roues arrière sont dans le vide. On distingue parfaitement les demi-essieux.

Ci-contre.
Tout comme le W 15 T, le V 15 T dispose lui aussi de la transmission par demi-essieux.

Ci-dessous.
Le meilleur canon antichar français de la Seconde Guerre mondiale a été le canon de 47 antichar SA Mle 1937 conçu par l'Atelier de Puteaux.

Ci-dessous à droite.
S'il est un canon français typique de la campagne de mai-juin 1940, le 25 mm antichar est bien celui-là. Conçu par les ingénieurs de la société Hotchkiss, il fut présenté à l'état-major en 1932 et finalement adopté.





Ci-dessus.
Récupéré voici plusieurs années, le Laffly S 20 TL est en cours de restauration. Il fait partie des premières séries fabriquées par Laffly.

Ci-contre.
Sûrement la plus connue des motos de l'armée française de 1939-1940, la Gnome & Rhône AX 2 était assortie d'un side-car.

Ci-dessus à gauche.
Latil a été aussi un gros fournisseur de camions à l'armée française, notamment avec ses tracteurs d'artillerie. Celui-ci, un tracteur à 4 roues motrices et directrices type M3GTL7 MOD.

Ci-dessus.
Ceci est une rareté: il est l'unique survivant de son espèce. Etudié comme tracteur de dépannage lourd, le Laffly S5 fut construit à 12 exemplaires.

Ci-contre.
La principale utilisation du W 15 T était la traction du canon antichar de 47 mm.

Utilisé comme tracteur léger d'infanterie pour le canon de 25 mm antichar, le Latil M7T1 est un matériel performant. .

Ci-dessous.
Un Licorne-Laffly V 15 T.

Ci-dessus.
Version moins connue du légendaire GMC, l'AFKWX 353 propose une cabine semi-avancée.

Ci-contre.
Comme cela arrive à la quasi totalité des prototypes, on a longtemps cru celui du tracteur de montagne Laffly V 10 M perdu. Une chance incroyable l'a fait réapparaître, et son propriétaire actuel n'en est pas peu fier.

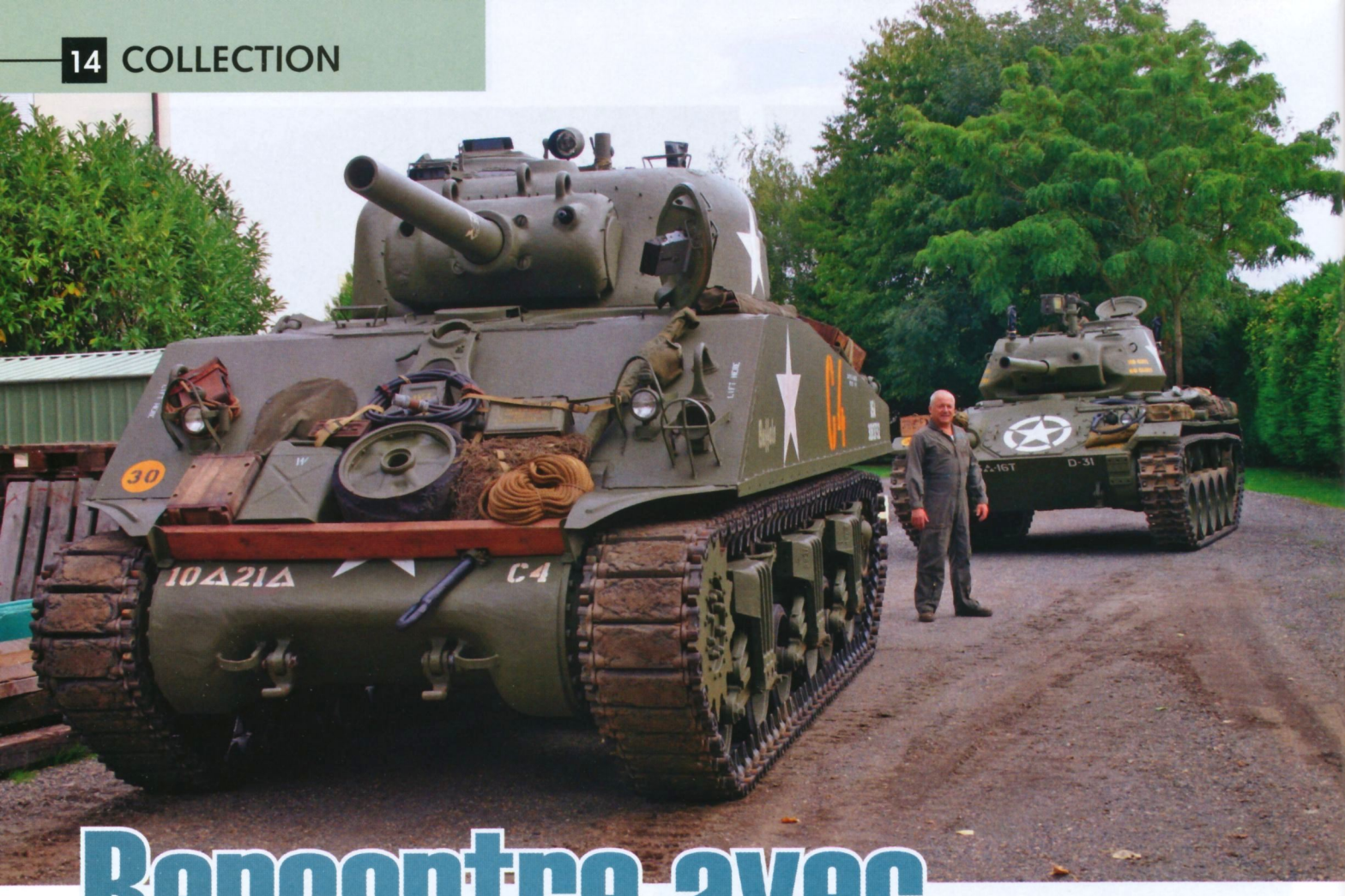
Ci-dessus.
Ayant acquis la licence de production Tatra, Lorraine a développé divers véhicules à châssis tube central. Le modèle 72 est un 6 x 4, adoptée par l'armée de l'air comme voiture de reconnaissance.

Ci-dessus à droite.
Tracteur de dépannage, le MCL était le plus gros des semi-chenillés produits chez Somua. Il servait habituellement à tracter la remorque porte-char fabriquée chez Coder.

Ci-contre.
Encore un véhicule rare, la Lorraine 28, voiture de dragons portés, n'a été construite qu'à 332 exemplaires, tous livrés avant le début des hostilités.

Ci-dessous.
Unique représentant de la période moderne, avec un Berliet GBC 8 KT, ce camion modèle 404-114 a été largement utilisé par l'armée française, dont il porte certains des marquages.

Ci-dessous à droite.
Véhicule de liaison de l'armée allemande, le Kübelwagen (type 82, Kfz 1) a supplanté tous les autres véhicules de liaison, tant 4 x 2 que 4 x 4.



Rencontre avec un passionné

Par cette belle matinée de septembre, nous avions rendez-vous chez Patrick Nerrant afin de découvrir sa collection et qu'il nous fasse partager sa passion pour les véhicules militaires. Patrick est bien connu dans le milieu des collectionneurs. Il est régulièrement présent à la plupart des grands rassemblements pour présenter ses chars.

Par Pierre-François BOSELLI

Nous nous sommes rencontrés chez lui. Patrick habite à Mennecy au sud de Paris dans l'Essonne. Ce qui frappe, en entrant dans son jardin, c'est la remorque porte-char et son tracteur, l'imposant camion Renault Magnum 480, garés sur le côté de la maison. La veille de notre visite, Patrick venait de terminer l'élargissement de ses allées de jardin pour pouvoir manœuvrer plus simplement l'ensemble.

Derrière la maison, un hangar attire l'œil. Celui-ci abrite la majeure partie de la collection de Patrick. Garés sur quatre rangées, on y découvre entre autres, un Scout-Car, un Half-Track, une M8, plusieurs Dodge (WC 52, 54, 56), un GMC, un Ward la France civilisé avec une cabine de camion type Berliet, plusieurs tracteurs agricole, et enfin un Chaffee et un Sherman. La restauration et l'entretien des engins se fait ici. Le Ward La France servant d'engin de levage ou de traction en fonction des besoins.

Après avoir fait le tour des différents engins, Patrick nous propose de sortir dans la cour ses deux chars. Le Chaffee démarre à la première sollicitation puis est sorti précautionneusement du hangar. Ensuite, vient le tour du Sherman. Patrick nous explique qu'avant de le démarrer, afin de protéger le moteur d'une surpression éventuelle d'huile, il faut effectuer 52 tours de manivelle afin de chasser celle-ci des cylindres en bas du moteur. Cela correspond à 4 tours complets du vilebrequin et permet d'éviter un lock hydraulique qui pourrait entrainer une déformation de la culasse, une bielle pliée ou détériorer un cylindre. Il s'astreint à effectuer cette opération avant chaque démarrage afin de préserver son moteur.

Les véhicules sortis, nous nous installons et demandons à Patrick de nous raconter son parcours.

Ci-dessus.
Patrick Nerrant encadré par son Sherman et son Chaffee. Les sorties du hangar se limitent à l'espace devant celui-ci. Normalement dans le but de les monter sur le porte-char. Chaque sortie du hangar se solde par une corvée de ratissage, en particulier pour le Sherman. La cour gravillonnée étant vite ravagée par les chenilles des engins.

TMV : Comment es tu venu à la collection ?

J'ai démarré ma carrière professionnelle dans l'aviation en tant que mécanicien naviguant puis pilote de ligne. Adhérant à l'amicale Jean-Baptiste Salis à la fin des années soixante-dix, J'ai commencé à restaurer en 1980 un avion de la Deuxième Guerre mondiale, un Fairchild 24 de 1943.

Ensuite, j'ai acheté une Jeep pour aller avec l'avion. C'était une Hotchkiss M201 non tournante rachetée aux domaines à la fin de l'année 1984. Elle fut restaurée et remise en marche. C'est à cette époque que je me suis tourné vers la restauration de véhicules, abandonnant celle des avions.

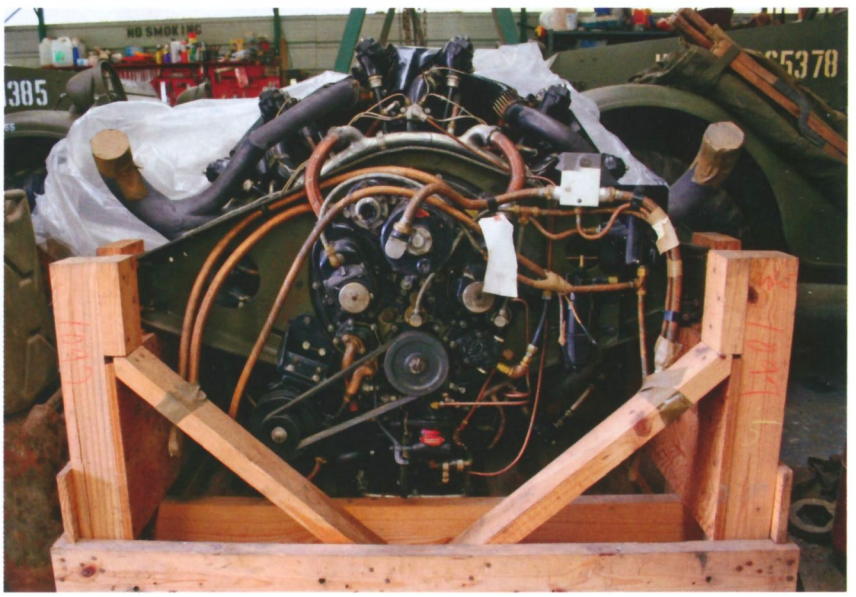
En 1985, la collection s'agrandit avec l'arrivée d'une ambulance Dodge WC54 juste roulante. Elle fut remise en état et est actuellement toujours dans la collection. Elle est maintenant dans son jus d'il y a 30 ans. Ensuite,

Ci-contre, à gauche.
Finalisation de la peinture du Chaffee, puis mise en place des chenilles. Apportées par le transpalette, elles sont ensuite déroulées devant le char. A l'aide du triangle de remorquage, le char est attelé au câble du treuil du Ward la France pour être tracté jusqu'au bout des chenilles. Celles-ci bien dans l'axe, le Chaffee est repoussé au point de départ. La première chenille est alors accrochée au câble du Ward en passant par-dessus le train de roulements. En tirant dessus, le char avance et la chenille prend sa place par le dessus. Elle est finalement assemblée. La manœuvre étant répétée pour la seconde chenille.

En haut.
Arrivée du Stuart dans la collection.

Ci-contre.
Dépose de la tourelle du Stuart à l'aide du Ward.

Ci-dessous.
Moteur Continental W670 neuf pour le Stuart M3A1. Ce moteur est aussi celui que l'on retrouve sur l'avion Stearman et le L.V.T.4.



Les 2 clichés ci-dessus.
Vues du hangar qui abrite une partie de la collection.

Ci-contre.
Patrick aux commandes de son Chaffee.

Ci-dessous.
Le Chaffee restauré complétement est un des engins préférés de Patrick. Plus agréable à piloter que le Sherman, il est souvent de sortie.

Les 2 clichés ci-dessous.
Avant de démarrer le Sherman, il faut vider l'huile du bas moteur. Pour ce faire, 52 tours de manivelles sont à opérer ; Après cet effort, le Sherman démarre à la première sollicitation. Il enfume très rapidement l'ensemble du hangar, comme on peut le deviner sur la photo suivante.

ce fut l'achat d'un GMC châssis long chez un ferrailleur à Beauvoir sur mer. Nous l'avons rapporté avec un ami qui avait le permis poids lourd. Nous l'avons remis en marche sur place installant une batterie et des ampoules neuves et nous sommes partis avec. Comme il perdait de l'huile , nous avons avons dû refaire le niveau régulièrement sur la route. Nous avons roulé toute la nuit pour rejoindre Mennecy. Le GMC sera lui aussi restauré.

En 1986, lors d'une visite chez un ferrailleur à Chateauroux (Indre), je découvre une épave de Half-Track avec les roues avant mais sans chenilles. Il avait son moteur bloqué. Un ami me confirme que c'est un Half-track International. Je l'ai alors racheté au ferrailleur. J'ai retrouvé des plaques de blindage à Bordeaux chez un autre ferrailleur. Le moteur du être changé, un troisième ferrailleur près de Toulouse avait un moteur neuf encore en caisse ! Il m'a fallu 5 ans pour le restaurer. Quelques années plus tard, je l'ai vendu à un musée en Belgique avec une automitrailleuse M8. L'année 1988 sera consacrée à la restauration d'un Dodge 4x4 WC51.

En 1989, afin de regrouper quelques collectionneurs et passionnés, je crée le club « Patton Army Vehicle Association », pour acquérir, restaurer et présenter des véhicules de la Libération.

En 1990, chez le ferrailleur bordelais qui m'avait fourni les plaques de blindage du Half-track, je découvre un Chaffee. Il n'était plus en état de marche mais avait participé à de nombreux films (La 7e compagnie, Le jour de gloire, Les filles du régiment…).Nous l'avons complétement remis en état. Les moteurs étaient morts et ont dû être changés. Le Chaffee a deux moteurs Cadillac V8 de 5,7 de cylindrées. Chaque moteur à une boîte de vitesse Hydramatic automatique 4 vitesses qui est reliée à une boîte coupleuse comportant une grande et une petite vitesse. Il y a donc 8 vitesses avant et 4 vitesses arrière. La vitesse maximum est de 60km/h La consommation réelle d'environ 500 litres au 100km/h pour un parcourt mixte (route/terrain) alors que le constructeur annoncait 285 litres au 100km…. J'ai mesuré la consom-

mation réelle à Tank in Towns il y a quelques années sur le parcours de 30 km mixte. Je suis parti avec le plein et l'ai refait au bout du parcours soit 150 litres de consommés sur 30 km. Restauré, le Chaffee continue à faire du cinéma. Son dernier grand film est « Arthur et les Minimoys 3 », dans lequel il a participé avec d'autres véhicules de la collection.

Mon premier Sherman, un M4 105 a été acheté au musée de Falaise en 1991 lors d'une vente aux enchères. Il était stationné en pot de fleur devant le musée. Nous sommes allés le chercher le jour où la première guerre du Golfe à éclaté ! J'ai remis un moteur Continental C4 radial de 450 cv dedans, reconstruit le pont avant, l'embrayage etc. En 1994, il défile dans Paris (porte d'Orléans-Hôtel de Ville) pour les commémorations du cinquantenaire de la Libération sous le nom de Montmirail, Sherman affecté à la 2e DB au501 RCC. Nous représentions ainsi un des trois chars entré dans Paris le 25 Août 1944.

En 1999, j'ai trouvé des épaves de Scout-Car à Montluçon chez un ferrailleur. Ils étaient modifiés en Scout-Car pompier. J'en aie pris deux ou trois pour commencer à en faire un. Lors d'un voyage au Portugal, j'en ai retrouvé deux en meilleur état, et surtout avec les rails de mitrailleuse en place. Il restait un troisième rail sur place. J'ai demandé au ferrailleur de me le garder car je revenais deux semaines plus tard. Peine perdue, il l'avait découpé et fondu…

Au même endroit, en 2002-2003, je découvre trois Sherman et deux Sexton plus ou moins incomplets. Je rapporte l'ensemble en France. J'ai échangé un Sherman Grizzly Canadien complet à restaurer contre un Sherman M4 complètement démonté que j'ai refait et que je possède toujours. Les autres ont été vendus à des collectionneurs. A l'époque, un char dans son jus valait autour de 10 000 Euros. Mais il faut savoir qu'une paire de chenilles neuves coûte aujourd'hui autour de 30 000 Euros , un moteur de l'ordre de 15 000 à 20 000 Euros, ou encore 10 000 Euros pour un moteur de Stuart. Durant cette période, ont été restaurés un Chaffee, un Sexton et surtout le chasseur de char TDM 10 Souffleur II aux couleurs de Jean Gabin. Il a été inauguré le 24 Août 2007 à Voisins le Bretonneux en présence de son fils. Le char est aujourd'hui dans un musée en Alsace tenu par un membre de mon association.

En 2009, j'avais une M8 en cours de restauration dont je me suis séparé pour acheter une M8 qui était complète et en parti restaurée.

En 2010, j'ai fait l'acquisition d'un Stuart M3A1 en provenance du Brésil trouvé via Internet. Je suis allé le réceptionner en Hollande. La restauration est en cours.

Cette année, un Half-track M3 White est venu compléter la collection. J'en avais besoin pour le tournage du film « Volverenos » sur la Nueve du capitaine Dronne.

Ci-dessus.
Le Sherman M4 lui aussi parfaitement restauré.

J'ai aussi trouvé, chez mon ferrailleur bordelais habituel, deux L.V.T.4 (Landing Vehicle Tracked) qui sont à restaurer complètement.

La collection aujourd'hui contient aujourd'hui une vingtaine de véhicules mais aussi deux avions, un Piper J3 L4 de 1942 et un Boeing Stearman PT17 de 1943, ainsi qu'une part importante du C47 qui a participé au Débarquement en tirant des planeurs au dessus de Sainte Mère Eglise et qui est basé aujourd'hui à Orly. Un de mes prochains projets est un Pacific M26 avec remorque.

TMV : Quels sont tes projets à venir ?

Je souhaite ouvrir un musée de blindés en Normandie. Il s'appellera le Normandy Tank Museum. Nous travaillons sur un concept nouveau avec une approche dynamique des véhicules (atelier d'entretien et de restauration, piste à char, promenades touristique en véhicule etc.).

Les véhicules du musée resteront disponibles pour les tournages cinéma et continueront à participer aux convois (Béthune, Locomotion en Fête…) et cérémonies (Normandie, Cannes, Paris). L'année dernière, nous sommes allés jusqu'à Plzen en république Tchèque pour les commémorations de la Libération.

Aujourd'hui, je suis dans les démarches administratives d'acquisition du terrain et du permis de construire. Je suis à la recherche des mécènes français ou étrangers pour concrétiser le projet. J'aimerai ouvrir le Normandy Tank Museum en 2013 pour être prêt pour le 70e anniversaire du Débarquement l'année suivante. ■

Ci-dessous.
Vue de l'intérieur d'un des deux L.V.T.4. trouvés chez le ferrailleur bordelais. Une grosse logistique a été mise en place pour les arracher des broussailles. Une grue 60 t louée pour l'occasion et deux porte-chars ont été nécessaires pour réaliser l'opération. Une seconde grue attendra à l'arrivée pour décharger les L.V.T.4. des camions. Ceux-ci seront restaurés dans le cadre du futur musée de Patrick (Normandy Tank Museum).

Une feuille d'érable... australienne

Le Chevrolet 'Maple Leaf' 15 cwt. GS van

C'est sous la dénomination de Model 1311 - 1/2 ton light commercial, numéro de série 1734, que ce véhicule voit le jour aux usines General Motors d'Oshawa au Canada, où il est produit comme châssis à cabine avancée (flat face cowl).

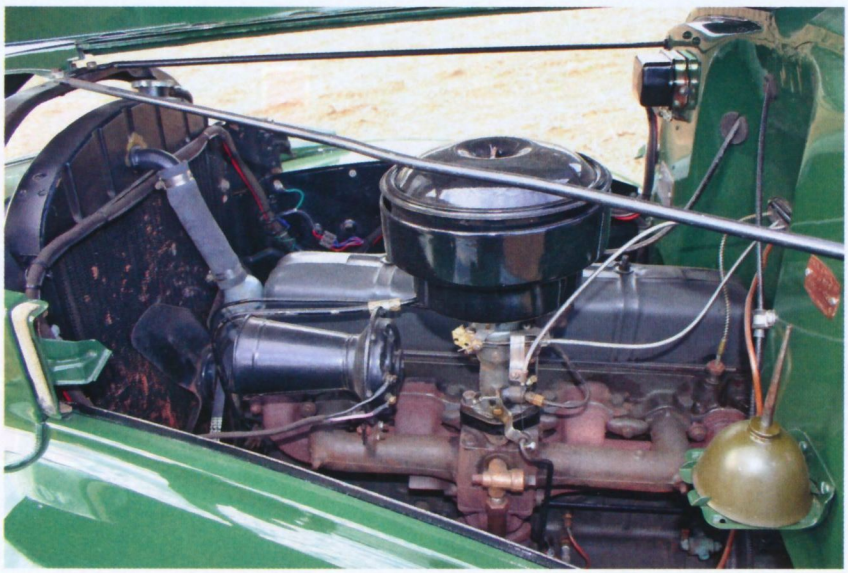
Il comprenait le châssis, la transmission, les essieux, tandis que le capot et les roues étaient ôtés, le moteur étant lui-même livré dans une caisse séparée. De cette manière, le transport vers d'autres pays du Commonwealth s'en trouvait facilité, tout comme l'assemblage du véhicule qui se faisait alors localement.

La plaque du châssis indique que ce véhicule fut produit en 1944 et envoyé en Australie à l'usine General Motors-Holden's (GMH's) de Perth qui s'était spécialisée dans la production de matériel de guerre, et ce dès 1940.

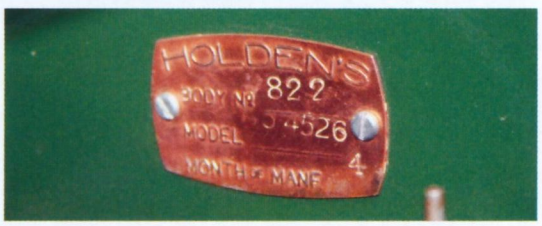
Il y est alors assemblé et complété de la caisse du coupé Holden's, elle-même fabriquée localement à l'usine GMH's de Woodville d'Adélaïde. Bien que le chiffre total de production de ce modèle reste difficile à déterminer, on l'estime à environ 1000 unités fabriquées entre1942 et 1945. Notre exemplaire porte le numéro de caisse 822. Connu sous le sobriquet de « Ute » (Utility car), sa désignation officielle militaire australienne était 15 cwt. GS (General Service) van. Les états de service de notre « Mapple Leaf » restent inconnus et il est fort possible qu'il n'ait jamais quitté l'Ouest australien ! En effet, après guerre, de nombreux « Ute » seront reconditionnés par GMH's pour le marché civil, d'autres étant revendus aux enchères par l'armée jusqu'à la fin des années cinquante. ■

Ci-dessus.
Notre « Ute » dans toute sa splendeur après restauration complète. Ce véhicule fut découvert en 1994 dans une ferme près de Kukerin, Dumbleyung, à l'ouest de l'Australie, où il arborait encore sa livrée militaire verte d'origine.

Par Luc VAFANO
Photos : Pierre François BOSELLI



Qui pourrait croire que le propriétaire avait hérité de cette relique, alors à l'état d'épave, quand il avait acquis la ferme dans les années soixante-dix ? Après être passé entre plusieurs mains, le véhicule fut restauré une première fois par Peter Meulenbroek dans une livrée civile d'après-guerre. Envoyé en grande Bretagne en 2006 par Ian McCallum, son propriétaire actuel, le 15 cwt. GS « Matilda » a retrouvé sa superbe livrée militaire.



Ci-dessous.
Le véhicule arbore désormais les marquages de la 9th Australian Division, 2/7 Field Regiment du Royal Australian Artillery, une unité qui fut créée et recrutée localement dans l'ouest de l'Australie et qui combattra à Tobrouk, mais aussi en Nouvelle Guinée et à Bornéo

Moteur : Chevrolet 216, 6 cylindres, soupapes en tête, refroidissement par eau, essence, cylindrée de 3540 cc développant 90 CV à 3 300 tr/min.
Boîte de vitesse : 3 vitesses AV et 1 vitesse AR.
Freins : hydrauliques sur les 4 roues, frein à main mécanique sur les roues arrières.
Electricité : 6 V. **Réservoir :** 60 l. (autonomie : 360 km)

La mo
de l'a
5e et dernière

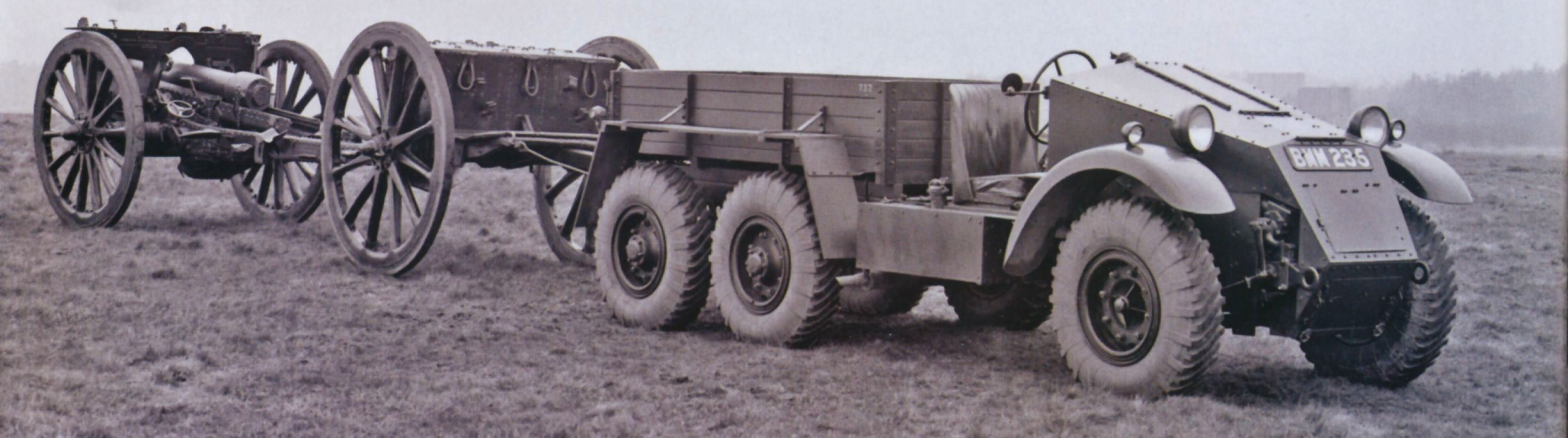
Après avoir vu l'origine de la motorisation des divisions d'infanterie britanniques et sa mise en œuvre jusqu'en 1939, intéressons-nous à l'équipement de l'artillerie divisionnaire et aux contingences qui ont freiné la réforme doctrinale indispensable pour tirer profit de cette révolution mécanique.

Par Nicolas AUBIN

En 1934, moins d'un cinquième de la Field Artillery – une vingtaine de batteries, 80 canons – a été équipé en tracteurs chenillés Light Dragon. La décision de motoriser les divisions d'infanterie oblige à accélérer la cadence en complétant la production des chenillés par des tracteurs à roues meilleur marché. La mise au point des pneus à large section par les bureaux d'étude du RASC à la fin des années vingt autorise cette option longtemps jugée irréaliste. A l'automne 1934, des essais comparatifs sont organisés avec principalement le Leyland Terrier 3-Ton 6x4, le Morris JB6 3-Ton 4x2, le Morris CS 3-Ton, 4x2, le Thornycroft EE/SC6 3-Ton, 4x2, le Morris CD 30-cwt, 6x4, le Morris CS8 15-cwt, 4x2. Tous, plateau chargé, doivent tracter une pièce de 18 pr et son caisson. Les camions les plus légers s'en sortent le mieux. Un second essai est mené à Farnborough en décembre sur un terrain transformé en bourbier par des pluies torrentielles. Seuls les Morris ne s'y embourbent pas.

Ci-dessus.
En attendant les Bedford QLT, les fantassins ont du se contenter du tout-venant issu de la réquisition au confort bien plus spartiate. Ces camions du premier contingent traversent Brebières le 11 septembre 1939.

Ci-dessous.
Le prototype du tracteur à six roues Morris CDSW. son museau avant surbaissé et blindé sera abandonné sur la version de série. Remarquez le plateau en bois rustique.



Les tracteurs d'artillerie à six roues

Plusieurs enseignements sont tirés. Un tracteur à roues est envisageable à condition d'avoir un treuil et six roues ce qui permet de chainer ponctuellement le train arrière moteur pour en faire un ersatz de semi-chenillé. L'attelage doit être équipé de pneumatiques et de freins actionnés par le tracteur. Il est vivement conseillé de renoncer au caisson et de transporter les munitions dans le tracteur. C'est le Morris CD-30cwt qui sort gagnant et l'entreprise reçoit commande de 12 prototypes livrés en juin 1935 à la 32nd Field Brigade.

Ce tracteur construit en quelques mois emprunte un maximum de pièces existantes. Mais, comparé au modèle testé, le moteur est plus puissant développant 70 cv contre 55 offrant un rapport poids-puissance de 13,9 cv/t excellent pour un véhicule anglais. Il est capable de tracter une charge de 2 tonnes. Ces performances sont bien supérieures à celles des Morris CD et CS8 et rivalisent avec les chenillés Light Dragon. Seul bémol, les

torisation manquée rmée britannique

partie : "En voiture, fantassin !"

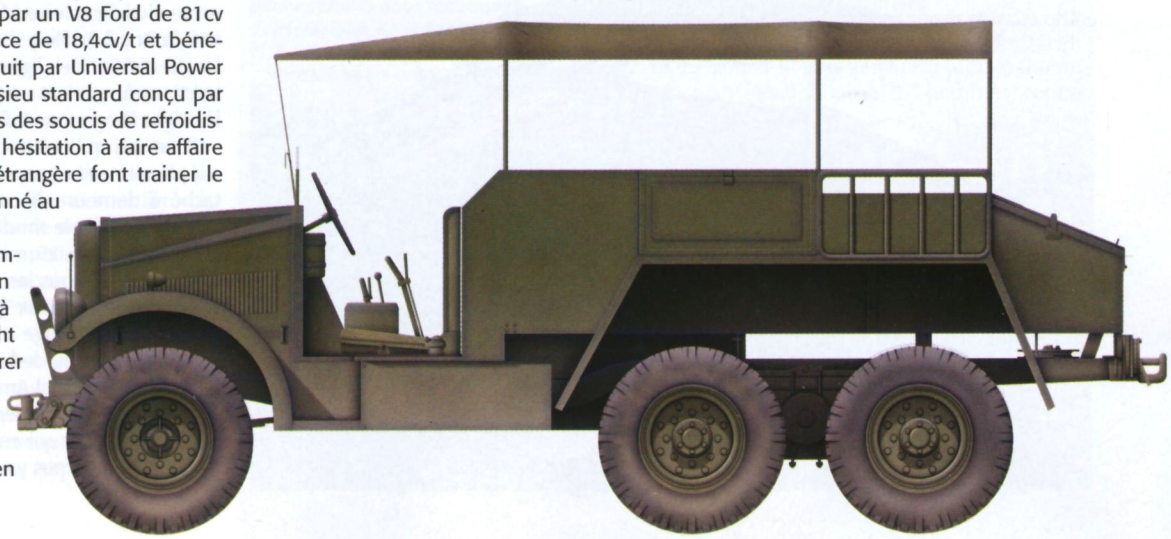
munitions restent stockées dans un caisson ce qui réduit sa maniabilité lors des manœuvres. Mais l'état-major s'en contente car le caisson a ses avantages. Il permet de disposer d'importantes réserves de munitions disponibles tout en mettant à l'abri le tracteur. Comme la règle l'impose encore, l'équipage n'est protégé des intempéries que par une capote en toile pliante et un modeste (symbolique ?) pare-vent réservé au conducteur.

En 1936, l'état-major en lance la production en série sous la dénomination 6x4 Morris Commercial CDSW. Le modèle de série se différencie du prototype par son capot avant qui, au lieu d'être blindé, se contente de reprendre le modèle standard de chez Morris avec radiateur apparent. Cette année là, Fordson, la branche commerciale de Ford in Britain soumet un concurrent plus performant au CDSW. Il s'agit d'un 6x4 mû par un V8 Ford de 81cv offrant un rapport poids-puissance de 18,4cv/t et bénéficiant d'un essieu arrière construit par Universal Power Drives Ltd plus efficient que l'essieu standard conçu par le War Department en 1928. Mais des soucis de refroidissement en eau combinés à une hésitation à faire affaire avec un constructeur d'origine étrangère font trainer le projet qui est finalement abandonné au profit des tracteurs 4x4.

Pendant ce temps 306 exemplaires du CDSW sont livrés en 24 mois, un rythme bien faible à peine supérieur au chenillé Light Dragon. Morris peine à accélérer la cadence d'un véhicule finalement complexe à fabriquer et cher à l'unité. Un nouvel appel d'offre est donc passé en 1937 pour un tracteur à quatre roues motrices meilleur marché auquel répondent trois constructeurs : Morris Commercial, Guy et Commer.

En haut.
Un CDSW de série appartenant à la 8 Battery, 13th Fd Brigade. On distingue clairement les emplacements sur les côtés du moteur permettant de glisser les jambes qui rappelle le capot du Morris CS8. Dépourvu de casiers, le CDSW doit tracter un caisson en plus de la pièce. *(TM)*

Morris CDSW (early)
Illustration
Laurent Lecoq © H&C 2011



L'apparition des 4x4

Guy propose une version Quad de son 4x2 «Ant». Après des tests au pays de Galles, en Egypte et plus de 35 000 kilomètres parcourus, il est apprécié pour sa consommation d'essence et ses capacités de passage des gués. Le Board recommande cependant de redessiner la coque et de remplacer le bois par un habillage tout acier. Il s'agit d'en faciliter la décontamination. En 1938, la crainte des gaz est réelle mais il est curieux que seuls les tracteurs d'artillerie aient dû se plier à cette exigence qui augmente leur poids de 900kg. Tout comme le Morris

Cette vue arrière d'un CDSW de la 96 Battery permet de se faire une idée de l'attelage et du 18pr. Remarquez que des chenilles ont été posées sur le train arrière afin de faciliter le déplacement en terrain sableux ce qui était une pratique courante mais qui n'offrait pas des performances comparables à un semi-chenillé.

CDSW la cabine abrite les six servants, de l'équipement mais les obus demeurent dans un caisson de 32 coups. Une commande de 396 engins est faite. Ils seront livrés durant la Drôle de guerre et disparaitront pour l'essentiel à Dunkerque.

Morris Commercial adapte lui aussi son utilitaires 4x2, CS8 mais avec retard. Il s'est auparavant égaré avec un piètre prototype dérivé du manufacturier et partenaire autrichien Steyr-Daimler-Puch. En 1938, c'est donc sur la base d'un châssis de CS8 que le Quad de Morris surpasse la concurrence. Il peut même stocker quelques obus dans des casiers extérieurs. Mais sa production en série est encore retardée d'un an le temps de le redessiner avec un habitacle en acier et de le remotoriser avec un quatre cylindres EF. Ce n'est qu'à la veille de la guerre que le Quad est enregistré sous la désignation Morris Commercial C8/FWD Field Artillery Tractor. Les chaînes de montage étant encombrées par les CS8, la BEF n'aura pas le temps de percevoir ses C8.

Ci-dessous.
Un des prototypes du 4X4 Guy. Le châssis a été réduit au maximum pour améliorer les performances tout terrain. La carrosserie est encore en bois avec des portières de toile et on distingue l'emplacement de la roue de secours à l'arrière du véhicule.

Le troisième candidat, le Quad Spider de Commer n'aura pas le même succès. C'est pourtant le plus précoce. Testé à Farnborough dès octobre 1936, ses performances sont jugées excellentes mais sa silhouette manque de discrétion. Le rachat de Commer par Karrier perturbe le développement et finalement seule l'armée des Indes en commandera quelques exemplaires en tant que Karrier T4 Field Artillery Tractor.

Ces véhicules sont loin d'être parfaits. Ils sont lents, dépourvus de blindage et s'enflamment facilement. La présence du caisson restreint leur maniabilité. Par contre ils sont appréciés pour leur facilité d'utilisation, leur fiabilité et leur confort comparé au chenillé. D'autres prototypes d'origine étrangère sont testés en 1938/1939 comme par exemple un Fordson, un GMC, un Chevrolet et même un tracteur Latil alors construit sous licence et en service dans les sociétés forestières. Sans suite. Pourtant la Royal Artillery manque de tracteurs. En mai 1940, les dix divisions en ligne en réclament 1560, or seuls 600 tracteurs à roues et un peu plus de 500 tracteurs chenillés Light Dragon sont disponibles.

Il est vrai qu'à cette date, chaque division en exige 48 supplémentaires car un régiment antichar lui a été rattaché à demeure. Il compte théoriquement 48 canons de 2pr, une arme moderne supérieure au Pak 3.7cm et au Hotchkiss de 25 mm capable de détruire à distance d'engagement tous les chars allemands. Hélas des tergiversations pour savoir qui de l'infanterie ou de l'artillerie allait en avoir l'usage a ralenti son développement et ce n'est qu'à la veille de la guerre que dix régiments d'artillerie de la Territorial Army sont transformés. Initialement, ils reçoivent de simples camions de 15cwt, Morris CS8 et Bedford MWD qui embarquent la pièce sur leur plateforme. Il ne faut pas y voir la volonté d'en faire une sorte

de canon automoteur de fortune comme le Laffly français car il est impossible de tirer à partir de la plate-forme. La pièce n'est pas correctement arrimée, aucun casier à munition n'est installé et le personnel ne peut manœuvrer. Il faut donc débarquer et embarquer la pièce à la force des bras ce qui réduit considérablement son efficacité au cœur de l'action. C'est pour cette raison qu'une fois en France, ces régiments recevront à la place des tracteurs Dragons ou des Bren Carrier prélevés à d'autres unités combattantes.

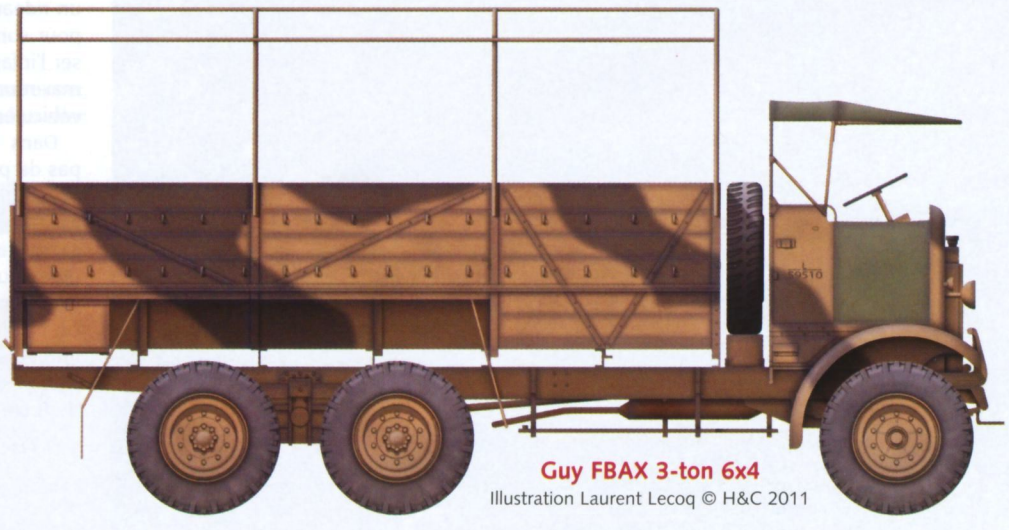
La drôle de guerre sauve la BEF

La guerre surprend donc une armée en pleine mutation. La plupart du matériel n'est pas encore arrivé ou n'est même pas encore commandé comme les porte-chars ou les camions de transport de troupe spécialement destinés aux Troop Carrying Companies. Pour aggraver le désordre, le plan de mobilisation vole en éclat dès les premiers jours car il ne tenait pas compte du doublement de la BEF voulu par Chamberlain au printemps. Il faut réquisitionner bien plus de camions que prévus et les dépôts sont saturés par de nombreux propriétaires qui veulent être engagés au côté de leur véhicule. Le Chief Inspector of Supplementary Transport reconnait le chaos. C'est donc lentement que les camions sont repeints et légèrement modifiés avant d'être distribués aux unités. Ces utilitaires remplacent les vieux 3-Tonner et les 30-cwt qui sont, eux, transformés en véhicules spécialisés, véhicules-atelier pour les premiers, ambulances pour les seconds. L'espoir d'harmoniser au maximum le parc est déçu tout comme celui de ne conserver que les camions les plus récents et adaptés aux contraintes militaires. Contrairement au vœu de l'état-major, l'armée est incapable de se déployer rapidement et il faut attendre cinq semaines pour que les premières unités campent à la frontière belge. Montgomery, commandant de la 3rd ID, reconnait avoir parsemé la campagne française de véhicules en panne en montant en ligne.

La Drôle de guerre sauve la BEF d'un désastre en lui laissant huit mois de répit pour revoir son barnum. Déjà, tout n'est pas à jeter. Sur les 26 000 camions mobilisés, il ya des centaines de 4x2 récents. Les plus célèbres, mais non les seuls, sont les séries K et O de chez Bedford. Ces utilitaires de moins d'un an n'avaient pas attirés les militaires à cause de leur configuration à quatre roues et non six. Mais avec un rapport poids/puissance presque deux fois supérieur à la concurrence, ils combinent des performances acceptables avec une simplicité de production indispensable et le Mechanization Board change d'avis. De plus ils présentent l'immense avantage d'être déjà sur les chaînes de Bedford. Or Bedford, propriété du géant américain General Motors, possède l'un des seuls appareils industriels avec Ford et Morris capable de répondre aux commandes massives de l'armée Le modèle OL devient le Bedford OYD 3-Ton et le K, l'OXD 30-cwt. La militarisation se limite au remplacement des pneus civils par des pneus extra-larges, à celui du capot et du museau arrondi (en « bullnose ») par un capot plat incorporant les phares et en rajoutant une barre de protection devant le radiateur. Plusieurs centaines d'exemplaires sont livrés à la BEF avant l'attaque allemande. Ironie de l'histoire, ces camions négligés par l'état-major impérial avant guerre constitueront l'ossature de son arsenal durant tout le début du conflit, Bedford sortant 72 000 exemplaires de l'OYD et 24 400 de l'OXD.

Bon an, mal an, le 10 mai 1940, les divisions en ligne sont opérationnelles. Certes il manque encore de nombreux camions-citernes et les Troop Carrying Companies se contentent des fonds de tiroir. Pour autant, matériellement, les Britanniques n'ont plus rien à envier à leur allié français qui roule parfois dans des tacots d'avant 1914, ni à leur ennemi allemand essentiellement hippomobile, bien au contraire.

Guy FBAX 3-ton 6x4
Illustration Laurent Lecoq © H&C 2011



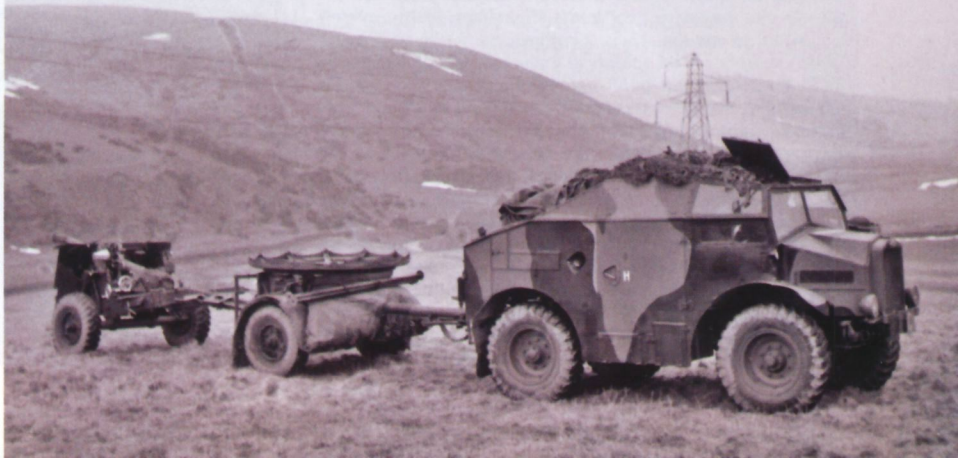
Guy FBAX 3-ton 6x4
Illustration Laurent Lecoq © H&C 2011

Mais la motorisation initiée par Montgomery-Massingberd en 1934 ne se limitait pas sur le papier à un simple changement de monture. Le CIGS était convaincu qu'une « *petite force mieux entrainée, mieux organisée, mieux équipée et plus mobile que celles des puissances continentales aura un impact matériel et moral bien plus grand qu'une force plus nombreuse mais moins efficace* ». L'adoption du moteur devait s'accompagner d'une augmentation de la puissance de feu et d'une meilleure coopération entre les Armes. La structure de commandement devait gagner en souplesse et en réactivité. L'incapacité à se réformer sur ces points constitue le cœur de l'échec de la motorisation et explique que, malgré cette débauche de matériel, la BEF a souffert systématiquement de lenteur et que ses unités ont été débordées par une infanterie à pied allemande agressive.

Ci-dessous.
Le Morris C8 Quad de série n'a pas été disponible à temps pour participer au désastre des Flandres. Sa large coque tout en acier et son habitacle fermé offre une amélioration sensible du confort, de la place pour l'équipement et même pour quelques obus facilement accessibles dans des casiers extérieurs. Des progrès considérables ont été menés depuis le CDSW.

La contingence impériale

En 1940, l'infanterie va pâtir de sa puissance de feu insuffisante. La division avait pourtant fini la Grande Guerre avec une pièce de soutien pour 87 hommes contre



Ci-contre.
Un Bedford MWD du 1st Royal Irish Fusiliers, 25th Infantry Brigade, chargé d'une pièce antichar Hotchkiss de 25mm SA 34. La photo a été prise à Dury, le 14 janvier 1940. A cette date, les Hotchkiss cédés par la France sont remplacés par des 2 pr au sein des régiments antichars et redistribués à l'infanterie à raison de trois pièces par bataillon. Pour insuffisante qu'elle soit, cette mesure est une première entorse au principe d'externalisation des armes d'appui qui a privé l'infanterie de l'essentiel de sa puissance d'arrêt.

Cela conduit en 1926, à l'annulation d'un appel d'offre pour un pistolet-mitrailleur jugé trop imprécis et dispendieux en munitions [1]. Toutes les armes de soutien sont externalisées dans des bataillons indépendants, seules demeurent aux mains des fantassins des armes collectives développés avec le souci de privilégier la légèreté et la maniabilité au détriment de la puissance d'arrêt : fusil-mitrailleur Bren, mortiers de 2 in juste bon à dresser un rideau de fumée, fusil antichar Boys plus dangereux pour son tireur que pour sa cible. Le choix de motoriser l'infanterie renforce cette tendance. En allégeant au maximum le fantassin, l'armée réduit les besoins en véhicules, en chauffeurs, en mécaniciens.

Dans le cas d'une bataille préparée, cela ne pose pas de problème. Une fois les communications établies et les unités d'appuis déployées, les 96 pièces d'artillerie divisionnaires, les 48 mitrailleuses Vickers, les 48 canons antichars de 2pr sans oublier les unités de corps offrent un redoutable parapluie comme le prouveront les premiers jours de combats sur la Dyle. Mais en cas de bataille fluide, là où un régiment allemand engage immédiatement sous son autorité 111 mitrailleuses légères, 36 mitrailleuses lourdes, 27 mortiers de 5 cm, 18 de 8 cm aux obus plus dévastateurs que ceux de l'obu-

1. Le PM Sten sera improvisé en 1941 en réponse à cette lacune.

une pour 169 en 1914. Parties intégrantes de chaque bataillon, ces armes servies par un personnel spécialisé habitué à combattre avec les fantassins garantissaient un soutien massif et rapide. Revers de la médaille, la division était devenue peu mobile et s'étalait sur plus de trente kilomètres lors d'un déplacement. Le retour à sa mission première en 1919 – maintenir l'ordre dans l'empire – l'oblige à repenser organisation, équipement et entraînements. Les déploiements outre-mer exigent de nombreuses micro-unités. Les armes d'appui comme les canons d'infanterie ne servent à rien. Il est préférable d'avoir des armes légères et précises en particulier lors des missions de maintien de l'ordre ou lors des expéditions dans l'arrière-pays rural où tout le bardas doit être transportable à dos d'hommes.

Bedford MWD
Illustration
Laurent Lecoq © H&C 2011

Ci-contre.
Le 9 avril 1937 a lieu une embuscade aux confins montagneux du Waziristan à la frontière entre Pakistan actuel et Afghanistan. Pour ravitailler une base perdue à 8 000 pieds, le Razmak Camp, il faut emprunter une route sinueuse bordée d'à-pics longue de cent trente kilomètres. 31 Thornycroft 3-Ton, 16 camions civils, 2 voitures particulières et 1 van Ford escortés par 60 soldats et 4 voitures blindées Crossley de la N°1 section, 8th Light Tank Company, RTC sont assaillis à l'instant où la tête du convoi débouche du défilé. Les trois premiers camions passent mais pas le quatrième qui bloque la route. Les voitures blindées immobilisées arrosent tant qu'elles peuvent. La bataille fait rage deux jours durant tuant 36 soldats et conducteurs. Le rapport conclura que la composition de l'escorte était inadaptée pour un convoi long de quatre kilomètres. Mais le General Staff en tire une conclusion plus radicale : le camion est une cible trop fragile en terrain ennemi. Il suspend alors la formation des Motor Divisions, ces divisions d'infanterie rapides censées accompagner la Cavalry lors d'opérations en profondeur. Nouvel exemple de l'effet papillon...

Ci-contre.
En attendant de véritables porte-chars, l'armée est contrainte de louer des camions pour ses déplacements. Ce Morris Commercial civil de l'entreprise Frank Forwan souffre sous le poids du char léger Vickers-Armstrong. Il est vrai qu'il est difficile de trouver des camions gros porteurs, depuis le Road Traffic Act de 1930 qui taxe lourdement les véhicules de plus de 2,5 tonnes de charge utile. *(TM)*

sier de 25 pdr anglais, 8 canons d'infanterie et 12 canons antichars de 3,7 cm PaK, la brigade anglaise se contente de 150 fusils-mitrailleurs Bren, 66 fusils antichars Boys, 36 mortiers de 2 in, 6 mortiers de 3 in et 9 Hotchkiss de 25 mm A/C. Tout le reste doit être demandé par la voie hiérarchique. L'infanterie est alors dépendante de ses transmissions radios, de la réactivité de ses supérieurs et, surtout, d'une bonne entente avec les officiers des unités d'appui ; toutes qualités absentes en 1940.

Une coopération interarmes théorique

Avec la multiplication des déploiements outre-mer, officiers et soldats ont perdu l'habitude de coopérer avec les autres Armes. Depuis 1922, la structure divisionnaire n'est plus qu'une coquille administrative qui ne se retrouve qu'à l'occasion de rares – tous les 5 ans – grandes manœuvres. L'unité de base redevient le bataillon, allégé et autonome. Cet isolement qui ruine tout échange est particulièrement préjudiciable quand justement la coopération est le remède au déficit de puissance de feu. D'une manière générale, l'expérience interarmes acquise dans les tranchées est dilapidée. En Angleterre, toutes les manœuvres d'ampleur sont annulées à partir de 1935. Résultat le 3 septembre 1939, bon nombre de fantassins n'ont jamais entendu le son d'un obus de gros calibre, ni vu de char, de nombreux jeunes commandants de compagnies n'ont jamais collaboré avec un officier d'une compagnie de mitrailleuses lourdes. La Drôle de Guerre laisse le temps de combler quelques unes de ces lacunes mais les officiers se plaignent que les travaux de terras-

Morris-Commercial D 30-cwt
Illustration Laurent Lecoq © H&C 2011

Liddell Hart, le fusilier et les brigades du Tigre

Liddell Hart est connu pour ses articles incisifs sur les blindés. Il a pourtant publié un petit opuscule intitulé « *The future of infantry* » en 1933 où il reconnait au fantassin un avenir à condition de se motoriser. Il imagine la guerre future comme une guerre dominée par une cavalerie mécanisée à la fois outil de décision stratégique par sa vitesse et arme tactique par sa puissance de feu. Cette polyvalence restreindrait les besoins en infanterie à 66% des effectifs engagés (contre plus de 80% en 1918). Celle-ci s'organiserait dans des bataillons de garnison statiques et des bataillons légers d'athlètes professionnels capables d'accompagner les blindés.

Il compare le fantassin à un chasseur équipé le plus légèrement possible, furtif et capable de s'infiltrer entre les points de résistance ennemis. Son paquetage ne dépassant pas 15 kg, Liddell Hart renonce au casque, grenades, baïonnettes, armes automatiques et de poing. Le tirailleur se contenterait d'un chapeau de brousse et d'un fusil, même pas automatique, en métal léger et le plus précis possible pour économiser les munitions, inspiré des fusils de chasse. En compensation, Liddell Hart imagine des véhicules d'appuis équipés d'armes et munitions à profusion à raison d'un pour … deux tirailleurs. « *Dans un monde motorisé, même l'explorateur a troqué son chameau contre une Ford. Le soldat à pied est donc une relique du passé. Pour le mouvement stratégique, seule l'automobile offre une mobilité au sens moderne du terme. La marche est non seulement archaïque mais c'est aussi une contradiction flagrante à l'axiome de Napoléon pour qui la force réelle d'une armée est sa masse multipliée par sa vitesse.* […] *La déduction logique semble être que le véhicule qui conviendra le mieux sera celui qui retardera le plus possible le moment où l'infanterie débarquera pour combattre* ». [1] Liddell Hart rêve donc d'un véritable véhicule de combat d'infanterie capable de transporter l'infanterie au plus près de l'ennemi puis de le soutenir. Ce véhicule existe, c'est la chenillette Carden-Loyd conçue à la fin des années vingt. Mais conscient de son coût il propose de n'en équiper qu'un tiers du bataillon, le reste étant porté, soit dans des automobiles de tourisme type Baby Austin, soit dans des bus selon l'organisation suivante :

- Un état-major de 8 officiers et 128 hommes pourvu en motos pour les estafettes, en camions et en automobiles pour les officiers.
- Une Light-car Skirmisher Company, compagnie de tirailleurs à 2 pelotons (4 officiers et 78 hommes) se déplaçant dans 38 automobiles. En éclaireur, elle sera les yeux du bataillon
- Une Mechanized Support Company, compagnie mécanisée de soutien (6 officiers, 116 soldats) portée sur chenillettes comprenant un peloton de 4 mortiers et 3 pelotons de 8 mitrailleuses.
- Une Motorized (Reserve) Rifle Company, compagnie de fusiliers de réserve à 4 pelotons (6 officiers et 148 hommes) se déplaçant dans quatre bus (supposés tout-terrain) et engagée quand les effectifs des tirailleurs sont insuffisants pour emporter la décision.

Total : 24 officiers, 470 soldats, 4 mortiers, 33 mitrailleuses légères, 192 fusils de précisions, 48 automobiles, 27 motos, 42 chenillettes, 10 camions et 7 bus.

Liddell-Hart détaille les combats. Il imagine des escarmouches entre automobiles version bande à Bonnot contre brigades du Tigre. Lors des assauts, il recommande l'infiltration à pied entre les points d'appui ennemis, soit en profitant du terrain, soit sous le couvert d'un écran de fumée, soit durant la nuit. L'état-major prendra soin d'alimenter l'avance en renforçant les unités les plus en pointe et en se contentant de flanquer les points de résistances. On voit ici que Liddell Hart imite la tactique des Sturmtruppen allemands (même s'il s'en attribue la paternité dans un reflexe courant chez lui). Ce qui frappe à la lecture, c'est premièrement le peu d'intérêt porté au feu en général, deuxièmement une négligence totale de l'adversaire réduit à une simple figuration, troisièmement un silence écrasant à l'égard de la coopération interarmes. Il ne dit mot d'un assaut sur une position retranchée ou une ligne de tranchée continue, ni de l'attitude à adopter en cas d'attaque ennemie et n'imagine pas que l'adversaire puisse avoir des chars, des mines, de l'artillerie ou ait dynamité les ponts. Ne parlons pas de la logistique réduite à vingt mécaniciens et deux camions-citernes. Comme souvent, l'auteur nous crédite d'une vision romantique et fantasmée de la guerre… Quatre ans plus tard il deviendra pourtant conseiller auprès du Ministre de la défense Hore-Belisha. ■

1. Basil Liddell Hart, *The future of infantry*, Faber & Faber, 1933, pp 44-45

Ci-dessus.
Cette vue prise au Mans le 27 septembre 1939 témoigne de la diversité des modèles en service. L'absence de pare-buffle sur les radiateurs suggère que ces camions réquisitionnés n'ont pas fait l'objet d'une militarisation complète avant leur assignation en unité. Le temps presse.

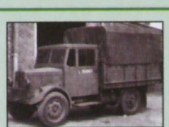
sement et la routine (sic) mobilisent les énergies. Il est impossible d'entraîner l'infanterie avec les bataillons de chars d'accompagnement Matilda pour la simple raison que les 4th et 7th RTR ne seront pas opérationnels en France avant le 10 mai 1940 [2]. L'état-major est pourtant conscient de la nécessité d'imbriquer davantage les armes car au printemps il ordonne que chaque division mette en place trois Battle Groups, véritable système de combat interarmes autonome composé d'une brigade d'infanterie assistée d'un régiment d'artillerie, une batterie antichar, une compagnie du génie, une de mitrailleurs, des unités de transmission. Mais cette structure reste théorique.

C'est que la culture militaire britannique n'encourage guère une telle synergie. Certes les règlements d'emploi des forces – Field Service Regulation – l'y exhortent mais les manuels d'entraînement restent eux très vagues. On peut s'en rendre compte à la lecture de l'Infantry training publié en 1937. Déjà seulement quatre des 250 pages sont consacrées à la coopération infanterie-char et elles se résument à cette idée (page 122) : « *La mission des chars est de rendre possible l'avance de l'infanterie en réduisant au silence les armes automatiques de l'ennemi.* [...] *Ils peuvent avancer frontalement en direction de l'objectif en traversant les lignes de l'infanterie ou prendre la défense de flanc cela dépend du terrain et des soutiens en artillerie et en mitrailleuses disponibles.* [...] *En de telles occasions, les chars sont utilisés comme arme principale avec un soutien d'artillerie et de mitrailleuses de façon à museler les armes antichars de la défense. Des objectifs successifs seront sécurisés par les chars et la mission de l'infanterie sera de tenir le terrain gagné, de le nettoyer et de le consolider. Il est essentiel de réduire au minimum le laps de temps entre l'arrivée des chars et l'arrivée de l'infanterie* ». L'assaut se fait donc successivement et non conjointement. La coopération n'est qu'embryonnaire : on se met d'accord préalablement sur l'heure de

2. Le 10 mai, ils sont encore en cours de rassemblement à Pacy-sur-Eure.

Morris CS8
Illustration Laurent Lecoq © H&C 2011

Les principaux camions d'usages généraux issus des premières commandes de guerre



Modèle	Fordson WOT2, 4x2	Bedford OX, 4x2	Thornycroft GF/TC4, 4x2	Thornycroft HF/TC4, 4x2	Bedford OY, 4x2	Leyland Lynx WDZ1, 4x2
Classe	15cwt	30cwt	30cwt	30cwt	3-Ton	3-Ton
Dimension (L x l x h) en m	4,5 x 2 x 2,28	4,9 x 2,16 x 2,95	5,4 x 2,13 x 2,89	6 x 2,13 x 2,74	6,2 x 2,16 x 3,09	6,2 x 2,28 x 3,2
Empattement en m	2,69	2,82	3,13	3,81	3,99	3,65
Poids à vide (kg)	2 922	2 608	2 621	2 646	2 673	3 285
Charge utile théorique en kg	760	1 520	1 520	1 520	3 800	3 000
Moteur	Ford 30HP, V8 essence, 3,6l, 60cv	Bedford, 6 cyl essence, 3,5l, 72cv	TC, 4 cyl essence, 3,8l, 60cv	TC, 4 cyl essence, 3,8l, 60cv	Bedford OHV, 6cyl essence, 3,5l, 72cv	Leyland E117/K1, 6 cyl essence, 4,7l, 77cv
Vitesse max théorique (Km/h)	65	65	45	45	65	65
Réservoir (en l)	105	110	100	100	145	109
Autonomie (km)	400	390	300	300	450	320

l'attaque, les objectifs à atteindre et le plan de feu. Les chars n'utiliseront pendant l'attaque que deux fanions : un vert et blanc signalant le succès et invitant l'infanterie à suivre, l'autre rouge et jaune, pour annoncer une mise hors du combat du char. A cette lecture, on comprend que les officiers n'estiment pas indispensables d'organiser de coûteuses manœuvres conjointes.

La traditionnelle compétition qui existe entre les régiments est un autre handicap. Jusqu'au grade de major, les hommes espèrent passer toute leur carrière au sein du même régiment. Chaque nouvel arrivant y entre comme on rejoint une famille. Il y subit un véritable bourrage de crane pour inculquer un esprit de corps clanique. L'Autre, régiment ou Arme, est perçu, soit comme un concurrent, soit avec condescendance. Il faut reconnaître cependant que l'historien David French nuance cette mauvaise volonté au profit de contingences matérielles, comme la rareté des manœuvres communes [3].

L'autonomie laissée par l'état-major aux brigadiers pour mener leurs propres exercices et élaborer leurs propres tactiques est un dernier frein à la coopération. Comme il n'existe pas d'école de formation d'officier d'infanterie, les jeunes apprennent au contact des anciens. Cette décentralisation, si elle crée des liens de compagnonnage, ruine tout espoir d'avoir une tactique commune à l'armée. A cause de cela, les unités d'appui doivent à chaque fois intégrer les codes spécifiques au bataillon qu'elles soutiennent. Dans l'armée anglaise, au moins dans les premiers mois de la guerre, on ne se comprend pas à demi-mots, toute action combinée doit faire l'objet d'une laborieuse concertation d'autant, qu'une fois le combat engagé, il n'existe pas de moyens radio pour communiquer entre unités.

Pour ne rien arranger, si les FSR encouragent la rapidité, la structure du commandement telle qu'elle existe depuis Wellington ne le permet pas. Les officiers supérieurs britanniques croient maîtriser le chaos de la bataille en planifiant minutieusement les opérations. Les officiers sur le terrain sont contraints d'appliquer les ordres à la lettre pour ne pas mettre en péril la cohérence du « Master Plan ». Un chef de bataillon a ainsi pour consigne de signaler toute entorse au déroulé puis d'attendre de nouvelles instructions. Un tel procédé ne peut supporter deux conséquences de la motorisation : l'accélération du rythme des opérations et la distance qui se creuse entre les états-majors et le front. Il volera en éclat au contact de l'Auftragstaktik, le commandement par objectif allemand.

Mais le symbole de l'échec de la motorisation est sans conteste l'éviction de l'infanterie des nouvelles formations mobiles.

L'Infantry écartée des formations blindées

Le mal est fait dès la fin de la 1re Guerre mondiale, les théoriciens imaginent que l'apparition des véhicules blindés signe le glas de l'infanterie et des autres armes traditionnelles. Dès 1919, JFC Fuller conclu un essai paru dans le *Royal United Service Institute Journal* par cette formule lapidaire : « *L'introduction du moteur sur le champ de bataille a ouvert une nouvelle ère dans l'His-*

Ci-dessus.
Une vue arrière d'un Bedford QLT. Avec ses banquettes capables d'accueillir 29 fantassins il a été spécialement conçu pour les Troop Carrying Companies. Il s'agit d'un dérivé du populaire 4X4 QL 3-Ton. Initiées dès décembre 1938, les recherches pour concevoir un camion 4X4 vont végéter jusqu'à la guerre, date où elles reçoivent une priorité maximale. Le 4X4 Bedford ne sera finalement disponible qu'en… avril 1941. *(TM)*

toire de l'Art de la guerre dont nous ne trouvons aucune équivalence dans la guerre terrestre, le parallèle le plus proche est sans nul doute le remplacement de la voile par la vapeur… Elle équilibre de fait le mouvement et le feu et permet d'envisager l'application des tactiques navales à la guerre terrestre.[4] […] *Le tank permet à un petit groupe d'hommes désarmés d'accomplir une mission équivalente plus vite et plus sûrement que s'ils*

Bedford OYD 3-ton
Illustration Laurent Lecoq © H&C 2011

3. David French, *Military Identities: The Regimental System, the British Army, and the British People*, Oxford University Press, 2005.

4. JFC Fuller, « The application of recent developments in mechanics and other scientific knowledge to preparations and training for future war on land », *RUSI Journal*, fev-nov 1920, pp 249-261.

Ci-contre.
Un Morris CS8 15 cwt modifié en véhicule radio. Il est équipé d'un poste n°9 émetteur et récepteur d'une portée d'une quinzaine de kilomètres utilisé par les états-majors divisionnaires pour communiquer avec leurs bataillons. La motorisation en rendant les unités plus mobiles et en les éloignant des états-majors justifie son utilisation. Mais avec seulement une vingtaine de postes par division, les ordres circulent encore principalement par estafettes ralentissant le rythme des opérations.

Bedford OYD 3-ton
Illustration Laurent Lecoq © H&C 2011

étaient accompagnés par un important groupe de fantassins. Le Tank, en d'autre termes, remplace l'infanterie ». Liddell Hart renchérit : « *Le tank est par essence destiné à absorber le fantassin, l'artilleur, le sapeur tout comme la cavalerie mécanisée supplantera le cavalier monté* » [5]. Tout juste lui accorde-t-il un sursis à travers la figure, soit du Tank Marine – un soldat polyvalent aussi bien tankiste que combattant à pied ou mécanicien –, soit d'un tirailleur roulant en voiture de tourisme. Quant à Giffard Martel, il transforme le fantassin en un chevalier des temps modernes chargeant à bord de petites chenillettes biplaces.

Spéculations que cela… il n'empêche que, quand le CIGS Georges Milne autorise la création d'une Experimental Mechanized Force en 1927, la proposition du Deputy Director of Staff Duties Colonel EO Lewin d'y inclure trois bataillons d'infanterie motorisés suscite une levée de bouclier de la part des tankistes et notamment de l'inspecteur du RTC, le Colonel Lindsay. Finalement seul un bataillon de mitrailleurs sera inclus à l'EMF. Deux ans plus tard, le manuel Mechanized & Armoured Formations recommande de former des brigades blindées dépourvues de toute combinaison interarmes, ni infanterie, ni mitrailleur, pas même de l'artillerie. Le char se suffit à lui-même ce qui va dans le sens de Fuller pour qui « *vouloir combiner char et infanterie revient à vouloir atteler un tracteur à un cheval de labour. Dire qu'ils peuvent agir ensembles sous le feu est tout aussi absurde* » [6].

Une concession est quand même faite dans une version remaniée en 1931. Elle reconnait qu'« *en raison de ses effectifs limités en personnel, les unités blindées ne peuvent mener toutes les tâches requises par une armée mobile. Les fantassins et les mitrailleurs embarqués dans des bus, une artillerie mécanisée sont tout autant nécessaire et doivent être capable de voyager au rythme des blindés* ». Le document propose de déplacer une brigade d'infanterie à l'aide d'une Omnibus Company : 115 bus de 28 places dont 11 en réserve et le reliquat distribué en 4 sections de 26 capables d'embarquer un bataillon d'infanterie chacune. Mais cette proposition est ruinée dès le paragraphe suivant. Un tel matériel est incapable de circuler en zone ennemie ni hors des routes sécurisées, les hommes ne pouvant descendre rapidement en cas d'embuscade et les véhicules en colonne ne pouvant manœuvrer aisément. De toutes les manières le fiasco des manœuvres d'une division mobile interarmes Ad-Hoc en 1933 officialise le divorce. Il fau-

5. B. Liddell-Hart, « The Development of the new model army : Suggestions on a progressive but gradual mechanicalisation », *Army Quaterly*, 1922, pp 50.

6. JFC Fuller, Lectures on FSR II, Sifton Praed, 1931

Ci-dessous.
Janvier 1940, un nouvel échelon de la BEF débarque. On reconnait, outre des Bren Carriers, des Bedford MWD de 15cwt au premier plan et des Bedford OXD 30 cwt sur les wagons plats. Tous ces matériels fiables vont rapidement être adoptés par la troupe et remplacent avantageusement ceux issus de la réquisition.

Ci-dessus.
Les 48 mitrailleuses lourdes Vickers d'une division d'infanterie sont regroupées dans un bataillon indépendant. Equipé en théorie de 96 camions de 15 cwt comme ces Bedford MWG, le MG battalion est extrêmement mobile et peut à l'occasion se muer en unité de DCA de fortune. Au combat, il aura en fait bien du mal à appuyer efficacement les bataillons d'infanterie. A noter qu'il ne s'agit pas ici de Vickers mais de pièces Polsten de 20 mm *(TM)*

Bedford OXD 30-cwt
Illustration Laurent Lecoq © H&C 2011

dra attendre 1938 pour retrouver trace d'infanterie dans les tables d'organisation d'une division mobile ce qui provoquera de telles résistances chez les tankistes et un tel désintérêt chez les fantassins que les deux bataillons d'infanterie rattachés par le General Staff à la 1st Armoured Division ne s'entraineront jamais avec les chars. Ils seront d'ailleurs engagés séparément en mai 40, l'infanterie à Calais et les chars à Abbeville. Quant aux Motors Divisions, ces divisions d'infanterie rapides voulues par Montgomery-Massingberd pour accompagner les opérations en profondeur des formations blindées, leur formation s'éternisera à tel point que le 10 mai 1940, la seule présente en France, la 50th Northambrian, n'est toujours pas entièrement opérationnelle. Son emploi n'ayant fait l'objet d'aucune réflexion, elle sera utilisée comme une division d'infanterie normale.

Fermer le ban

Arrivé aux termes de ce panorama en cinq volets que retenir ? [7]

● Tout d'abord qu'il est faux de taxer les Britanniques d'immobilisme. Les années vingt ont été des années d'expérimentation. Ce sont leurs enseignements erronés qui expliquent certains déboires de 1940 comme la certitude au sein du RTC que le char peut combattre seul, que le canon automoteur n'a pas d'avenir ou que la chenille doit être préférée à la roue pour équiper les véhicules de l'avant. Les années trente ont été par contre des années de tergiversations, de contraintes budgétaires et de gestion à la petite semaine obligeant l'armée à s'équiper en urgence à la veille du conflit, souvent avec du matériel médiocre ou négligé jusque là par l'état-major : chars Matilda I, Cruiser Mk II et III, utilitaires 4x2, tracteurs à roues. Sans les huit mois de la Drôle de guerre, le Royaume-Uni aurait été bien incapable d'équiper dix divisions.

● Industriellement, les Britanniques ne sont pas parvenus à construire un appareil militaro-industriel pour l'Army comparable à celui de la RAF.

● Humainement, si le CIGS Milne a été à l'origine des premières expériences mécaniques et que des acteurs comme Fuller, Liddell Hart ou Martel ont occupé la scène médiatique, c'est le méconnu Montgomery Massingberd qui a fait basculer l'Army dans l'ère de la motorisation à l'occasion d'une réforme ambitieuse qu'il ne put conduire à son terme.

● Cette motorisation n'a globalement été qu'un changement de monture. La mise au point d'une nouvelle doctrine est restée un effet d'annonce. Les contraintes impériales et budgétaires, les traditions et les querelles byzantines ont empêché le renouvellement des structures de commandement et des méthodes d'entraînement qui auraient permis d'offrir souplesse et synergie indispensables. En 1940, les Britanniques avaient un outil mais pas le savoir-faire, ni une pensée comparable au « Concept opératif » inventé par les Soviétiques [8]. ■

7. Cf *Tank Zone* n°9, 10, 16 et *TMV* n°2
8. Shimon Naveh, *In Pursuit of Military Excellence : The Evolution of Operational Theory*, Routledge, 1997 et Jacques Sapir, *La Mandchourie oubliée*, édition du Rocher, 1996.

Ci-dessous.
Le Mechanised Infantry Machine Gun Battalion (2nd Bn Somerset Light Infantry) qui a été rattaché en 1927 à l'Experimental Mechanised Force démontre les capacités tout terrain de ses Morris Commercial D 30-cwt 4X2 dans la plaine de Salisbury. Comme de coutume, les manœuvres ont lieu l'été sur des sols secs, la présence de boue aurait été rédhibitoire vue la modestie des performances de ces véhicules. La présence de l'Infantry au sein d'unités blindées sera contestée dès 1929 par les tankistes portant un coup fatal à la création de grandes unités interarmes. *(TM)*

Bibliographie :

- David Fletcher, *British military transport, 1829-1956*, HMSO, 1998
- David Fletcher & Philip Ventham, *Moving the Guns, the mechanization of the Royal Artillery*, HMSO, 1990
- David French, *Raising Churchill's army, 1919-1945*, Oxford University Press, 2000
- Bart Vanderveen, *Historic Military Vehicles directory*, After the Battle, 1989

Et une Lorraine sortit du bois

On connaissait la « Bunker archéo » mais quid de la « Tank archéo » ? C'est pourtant la spécialité du MVCG Mid-Py qui, dans le genre, n'en est pas à son coup d'essai, puisqu'après le sauvetage d'un Sherman extrait du sable des dunes de la côte atlantique, c'est à nouveau grâce à l'esprit aventurier de Pierre Bruguier qu'une chenillette Lorraine a pu, à son tour, être sauvée d'un sous bois...

Il était une fois un jour d'automne 2009, du côté de Lannemezan... Mais oui, cette histoire commence comme un conte de fée, car c'est grâce au flair d'un gendarme ayant aperçu un bout de chenille trônant sur un barbotin lors d'une promenade dans un sous-bois que tout a commencé. En toute logique de bon investigateur, notre militaire cherche dans le milieu des passionnés des types suffisamment foldingues à qui viendrait l'idée d'extraire l'engin de son sarcophage de terre, de ronces et de feuilles.

Trois heures d'efforts

Comme il avait ouïe dire de l'histoire du « Sherman des sables » via le site de Mid-Py, il trouva logique de contacter le président de l'association, Michel Orlando. Bien entendu, ce dernier réagit au quart de tour et, flanqué de ses trois compères Gilbert, Denis et Pierre, il se rend immédiatmenet sur place pour découvrir la chenillette, certes complète, mais en bien piteux état. Après de dures palabres avec le propriétaire, c'est finalement au

Ci-dessus.
La Lorraine de Pierre Bruguier amoureusement restaurée par l'équipe de passionnés de Mid-Py a retrouvé toute sa splendeur d'antan.

Ci-dessous.
Toute l'équipe des sauveteurs peut enfin afficher le sourire après avoir sauvé la chenillette naufragée d'un sous-bois.

Par Luc VAFANO
Photos : Mid-Py et P. CHARBONNIER

matin du 14 novembre que toute l'équipe se retrouve sur le site, un Latil et un semi prêts à dégager la Lorraine et à l'embarquer, et ce après trois bonnes heures d'efforts, un arbre ayant eu la mauvaise idée d'élire domicile au beau milieu de la chenillette qui, avec un cubage de terre conséquent, lui servait de pot de fleur naturel ! Dès le 6 décembre et après sablage, notre Lorraine trônait déjà dans l'atelier du club, où ses premires visiteurs, tous membres de l'association et spécialistes ou non, purent mesurer l'étendue des dégâts engendrés par le temps et par conséquent l'ampleur du défi à relever.

Même pas peur !

Comme on pouvait s'y attendre en pareil cas, la rouille s'avéra le principal ennemi car elle avait ravagé les chenilles, les boogies et la caisse. Heureusement, du côté caisses et ponts ça restait intact, et un essai avec un moteur Honda confirma leur bonne marche. Arrivé au moteur, ce fut une autre histoire, car ce dernier, un Delahaye 6 cylindres de 70 cv avait bien entendu rendu l'âme depuis belle lurette. Comme les membres de l'association avaient l'ambition de remettre le véhicule en marche pour le faire défiler, il fut décidé de l'équiper d'une mécanique fiable, en l'occurrence un Ford V8 latéral, encore facile à trouver et à bon marché car il équipait les Marmon de l'armée française. Mid-Py en acquit donc un, rien que pour son moteur en bon état. A partir de là, il « n'y avait plus qu'à », c'est-à-dire l'adapter à la chenillette.

Tous ensemble

Bien entendu, entre « sur le papier » et la dure expérience de la réalité... Nous passerons sur ce chapitre, car il faudrait plusieurs pages pour détailler et expliquer les difficultés rencontrées. Mais l'inventivité de Gilbert, précieusement aidé par les archives et la doc fournies par

Cette série de photos illustre les différents étapes du sauvetage de la chenillette Lorraine. Il aura fallu trois bonnes heures pour l'extraire de la gangue de terre, de racines et de feuilles où elle « reposait » depuis des décennies, avec un arbre planté au beau milieu du poste de conduite ! Une nouvelle « mission impossible » réussie pour les doux dingues qui animent l'association Mid-Py. Une fois nettoyée, le démontage des divers éléments commence. C'est à ce moment qu'on se rend compte du challenge que représente la restauration d'une telle machine : de la rouille, encore de la rouille et toujours de la rouille !

1, 2 et 3 – Un long travail commence. Il faut d'abord tout démonter et sauver ce qu'il reste à sauver.

4 – Qui pourrait croire que ce châssis qui semble flambant neuf était encore à l'étave d'épave rouillée quelques semaines auparavant ?

5 – Une couche de minium gris vient protéger la caisse avant application de la couleur jaune sable.

6 et 7 – Comme une maquette ! Les divers éléments du train roulant sont peints avant d'être remontés sur le châssis.

8 – Installation du bloc de transmission.

Didier Costes de France 40 par l'intermédiaire de Serge Pivot, finit par venir à bout des problèmes, de sorte que, un beau samedi après-midi, la chenillette vibra à nouveau pour le plus grand plaisir de tous. A cette occasion, il convient de saluer les conseils de François Couderc, propriétaire d'une autre Lorraine dans le Cantal et sans qui tous s'accordent à dire que rien n'aurait été possible. C'est d'ailleurs grâce à lui, que notre Lorraine put être chaussée d'une paire de chenilles. Ainsi, le 20 février 2011, la petite dernière de Mid-Py fit sa première apparition dynamique à la traditionnelle bourse militaria de Soubirous, où elle rencontra immédiatement le succès que l'on imagine.

Cette Lorraine et sa saga font désormais la fierté de tout un club, tant l'investissement de tous a été tel que chacun la considère comme son bébé, même si elle appartient aujourd'hui à Pierre Bruguier. Mais qui sait, un jour peut-être, au fond d'un autre bois...

Où, quand, comment ?

Il y va de la restauration comme du maquettisme, les deux diciplines demandent en effet un minimum de connaissance historique. Alors une question vient immédiatement à l'esprit, d'où peut donc provenir la Lorraine de Pierre Bruguier ? Aujourd'hui encore, personne n'est en mesure d'apporter une réponse claire, et pour cause...

Un petit retour en arrière s'impose. Tout d'abord cette Lorraine est une de Dietrich mod.37, un nom bien allemand pour une chenillette bien française. Jusqu'ici l'explication est simple, monsieur de Dietrich était en effet un industriel allemand établit à Lunéville où il fabriquait du matriel ferroviaire. Dès 1935, l'armée française se mit à la recherche de petits tracteurs chenillés destinés essentiellement au ravitaillement et au transport de munitions. En 1937, mis en concurrence avec Renault, c'est de Dietrich qui remporte le marché portant sur la commande de 1200

unités. Mais en 1939, seulement 600 exemplaires avaient été livrés. En industriel avisé, De Dietrcich sentant la guerre arriver, déménagea sa production à Bagnères de Bigorre où 315 engins seront saisis par les Allemands. Ces derniers les utiliseront dans un rôle bien éloigné de celui pour lequel l'engin avait été conçu à l'origine, à savoir chasseur de chars équipé du canon 4,7 cm PaK (ex canon antichar français de 47 mm) puis du 7,5 cm PaK, automoteur d'artillerie armé d'un obusier de 10,5 cm ou de 15 cm, d'autres variantes équipées d'une mitrailleuse seront utilisées à des fins de patrouille sur les aérodromes. Ces différents versions se retrouveront sur les divers fronts (Afrique du Nord, Russie, Europe de l'Ouest) où la Wehrmacht sera engagée durant toute la Seconde Guerre mondiale.

La chenillette Lorraine de Mid-Py est la version légère développée pour l'infanterie et reconnaissable au premier coup d'oeil à son train de roulement à deux bogies au lieu de trois pour le tracteur de munitions. Parmi les engins qui survécurent au conflit, un bon nombre fut utilisé par les forstiers pour le débardage des grumes, jusqu'à ce que les machines finissent par rendre l'âme. Moins d'une dizaine de ces chenillettes est encore préservée dans différentes collections privées ou dans des musées en Russie et aux USA.

La Lorraine de Pierre Bruguier fait vraisemblablement partie du lot récupéré par la Wehrmacht, comme en attestent les traces de peinture du camouflage allemand retrouvés sur les barbotins et le glacis avant lors de l'exhumation de l'engin. Le véhicule a donc été repeint aux couleurs allemandes mais avec l'étoile blanche américaine témoignant d'une prise de guerre.

Mais là s'arrête, l'histoire de la Lorrraine De Dietrich du Mid-Py, aussi toute information, photos ou documentation, sont les bienvenues. Pour cela, prière de contacter Pierre Bruguier par mail : bruguier.pierre@wanadoo.fr ■

Remerciements à Jean Pierre Dardinier

9 – On calefeutre l'intérieur pour mieux peindre l'extérieur et protéger ainsi les parties mécaniques.

10 – Le poste de conduite est comme immaculé.

11 – C'est au tour de la caisse de recevoir sa livrée sable.

12 – Une prouesse technique de plus : un moteur de Marmon est relié au bloc de transmission.

13 – Le camouflage est directement inspiré de photos d'archives. Zébrures vertes…

14 – … Puis zébrures brun rouge. Les couleurs sont encore un peu crues, mais elles vont se patiner au fil du temps.

15 – Chaussée de ses chenilles, notre Lorraine est prête pour sa première sortie solo hors atelier.

La 6e fête de l'AMV 74

L'amicale des véhicules militaires de Haute-Savoie (AVM 74) a organisé la 6e Fête des véhicules militaires les 10 et 11 septembre à Veigy-Foncenex (Haute-Savoie).Cette année, l'ouverture de la manifestation s'est faite dès le vendredi soir avec un repas convivial sous le chapiteau.

Le samedi matin, des commerçants de pièces, habits et équipements sont arrivés de toute la France pour gonfler les rangs des habitués. Grâce à cette belle bourse,

tous les collectionneurs ainsi que les chineurs ont trouvé leur bonheur sur les étales.

L'AVM74 avait reconstitué un campement d'époque avec de nombreuses tentes mais aussi des armes, de l'équipement, des uniformes sur mannequins et ce, à l'aide des participants. Un mirador surplombant un champ de mines dominaient le camp.

Le soir, nous avons fait notre fameux repas du soldat qui avait mijoté tout l'après-midi dans la cuisine roulante d'époque du président. La traditionnelle sortie « Black-out » dans la forêt environnante avec quelques surprise à remporté un franc succès.

Le dimanche matin, les plus courageux on pu faire une balade au bord du lac Léman avant de rejoindre les vignes situées sur les hauteurs pour avoir une magnifique vue d'ensemble de la région et de ses alentours. De retour au camp, nous avons pu admirer les démonstrations de conduite de Weasel (du groupe CLAMN et de Mr Deléage), de Jeep et de Dodge.

D'autres véhicules bien équipés et magnifiquement restaurés ont participé à cette 6e édition comme ceux de l'Historic Overlord Club ainsi que des particuliers venus de Rumilly, Grenoble, Bellegarde; Albertville et même le groupe Provence 44.

Les maquettes militaires radiocommandées de nos amis suisse et lyonnais qui étaient eux aussi de la partie au grand bonheur du public qui a pu admirer la qualité des réalisations et profiter des explications sur ces véhicules mythiques.

Nous tenons à remercier tous les participants aussi bien collectionneurs que les vendeurs et le public, pour avoir fait de cette manifestation une grande réussite. Nous vous donnons rendez-vous en septembre 2012 pour de nouvelles surprises. Pour toutes informations ou photos supplémentaires merci de visiter notre site internet: http://avm74.wifeo.com ■

Par Luc VAFANO

Vue d'ensemble du camp US et des véhicules ayant participé à la manifestation. On remarquera la place importante accordée aux armes qui contribuent, elles aussi, à donner toute son authenticité à un véhicule.

Ci-contre.
Petit clin d'oeil à la miniature, avec les superbes modèles au 1/6 radiocommandés.

Ci-dessous.
Eternelle Jeep dont aucune ne ressemble à une autre, comme celle-ci, la jeep blindée « White Arbor » et son impedimenta réaliste.

Normandy-Avesnois à Maroilles

En mémoire de la Libération de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe (Nord) en septembre 1944 par les troupes américaines, l'association Great Maroilles Commemoration a proposé durant les Journées Européennes du Patrimoine, les 17 et 18 septembre et pour la première fois, une grande manifestation retraçant l'épopée de la Libération de l'Avesnois par les G.I's du général américain Maurice Rose les 1er et 2 septembre 1944.

L'association dirigée par Christian Lescut, président, et un bureau composé d'une dizaine de bénévoles a accueilli, distrait et instruit les 12 000 visiteurs qui n'ont pas manqué cet événement exceptionnel qui a nécessité l'aide d'une centaine de bénévoles et d'une douzaine d'associations locales.

Près de 200 véhicules appartenant a plus d'une dizaine de clubs de Belgique, de France et de nombreux individuels seront accueillis, accompagnés d'un millier de figurants en uniformes ou en tenues d'époque.

Fêtes et devoir de mémoire ont rythmé les deux jours, à travers une vingtaine d'expositions vues par les enfants des écoles de la région, des concerts et récitals, la projection d'une dizaine de films et une vingtaine d'expositions et de 9 spectacles sous chapiteau. Pendant le week-end plusieurs convois ont parcourus les routes des communes de l'arrondissement. Le samedi après-midi, l'inauguration de la manifestation place Verte à Maroilles s'est déroulée en présence du colonel Bergman ainsi que plusieurs GI's de la base bruxelloise de l'OTAN, du colonel Siscot de l'armée belge et de vétérans américains de la Seconde Guerre mondiale qui ont honoré de leur présence la cérémonie. Le convoi d'une trentaine de véhicules a relié l'après-midi les communes de Landrecies, Fontaine-au-Bois, Bousies. Partout l'accueil fut mêlé de sympathie et de curiosité. Les cornemuses du Somme Battle Field Pipe Band ont remporté un succès formidable auprès des enfants comme des adultes.

Ci-dessus.
Le Dodge WC 532 d' « Overlord » d'Aulnoye Aymeries.

Ouvertes à tous, les animations sous chapiteau le dimanche à Maroilles ont également enthousiasmé le public qui a apprécié les concerts de jazz avec l'orchestre du No Problem's jazz band, les récitals des chorales Landarik de Landrecies et Djamendo d'Avesnelles, les danses country de l'atelier de danses folkloriques de Grand-Fayt, le tour de chant de Jean-Marie Thomas, artiste breton, qui avait repris les standards des années 40 et toujours les cornemuses du Somme Battle Field Pipe Band. Les camps américains reconstitués ont été visités tout le week-end : nombreux sont les enfants qui ont pu monter dans les Dodge, GMC ou dans les Jeep et admirer aussi des véhicules plus rares. Dans les rues de Maroilles, la Military Police dirigeait la circulation au milieu des Drill et des musiques.

Sans la participation financière et logistique de la communauté de communes 2C2M et des communes partenaires, l'aide d'une centaine de bénévoles de Maroilles, des entreprises du Nord et du Pas-de-Calais, Normandy-Avesnois n'aurait pu espérer entrer dans la mémoire collective des grandes manifestations de la région. La Great Maroilles Commemoration remercie tous ceux qui se sont mobilisés, les participants et tous ses visiteurs. ■

Par Patrick SARRAZIN

Ci-dessus.
Le Bren Carrier de David Raspilair.

Ci-dessous.
Le Dodge command-car WC 56 de Patricia et Eric Flamme de Quiévrechain.

Ci-dessus.
Une partie des véhicules du « Commemo Rangers » de Cambrai.

Ci-contre.
Un des convois en direction de Landrecies.

Ci-dessous.
Le GMC AFKWX des. « Commemo Rangers » de Cambrai aux couleurs de la 30e DI US.

Ci-contre.
Kübelwagen et Jeep se sont côtoyées durant tout le week-end.

Ci-dessous.
Une des nombreuses Jeep présentes qui appartient à Michel Carnier de Ferrière la Grande.

Ci-contre.
Le half-track M3 de Philippe Dorange de Belgique.

Ci-dessous.
L'impressionnant Sexton d'Alexi Salomé.

La 2nd Armored en Bretagne

Sur les traces des 6e DB et 83e DI US

Le 2 septembre, la « 2nd Armored in Europe » débarque en Normandie pour un périple en Bretagne qui les conduit à Saint-Malo le 11 septembre. Pour planifier cet événement, tout a commencé il y a un an...

Par Patrick SARRAZIN

Il n'est pas simple de pourvoir faire circuler en France un convoi de matériel blindé avec son armement pendant une semaine. Toutes les questions de circulation ont dû être abordées avec trois préfectures concernées et, bien sûr, les douanes françaises. Un intérêt particulier fut sur le type d'engin et la quantité d'armes dont le convoi sera doté. Il y a aussi fallu localiser les sites des camps pour les bivouacs et la circulation sur les routes d'environ 87 communes qui sont traversées par l'itinéraire.

Histoire vivante

La « 2nd Armored in Europe » est plus qu'un groupe de reconstitution. C'est une histoire vivante composée d'adhérents dans le monde entier. Doté de véhicules et d'engins toujours au top de la restauration et accompagnés de reconstituteurs toujours équipés de tenues parfaites. Quand on croise ce groupe où, quand il entre dans une ville, ont est habituellement impressionné pour son réalisme. En outre, les spectateurs peuvent admirer lors des reconstitutions le degré de sérieux dans la mise en œuvre des scènes vivantes. Il en est de même sur les bivouacs, lors de leurs périples qui sont ouverts au public, tout est parfaitement en ordre et identique à l'époque. Les tenues des personnels ainsi que les véhicules sont toujours en ordre, marquages et insignes identiques suivant les unités reproduites. Sûrement reconnu comme meilleur groupe de reconstitution dans le monde aujourd'hui, ce fut pour les villes impliquées sur l'itinéraire un événement exceptionnel de recevoir son passage. Tel est le réalisme de ce groupe qui est recherché à travers toute l'Europe pour des événements spéciaux. En 2010, par exemple, ils ce sont déplacés avec leur blindés en République Tchèque pour les cérémonies officielles. Leur programme est en attente et déjà complet pour les trois prochaines années.

Ce fut donc pour de nombreux habitants de Normandie et de Bretagne une occasion rare de voir les véhicules blindés, de soutien avec équipements et armes sur la route. De nos jours, il est vrai que le coût est prohibitif mais, cela est vraiment un événement exceptionnel. Il faut dire que la colonne était constituée de 8 M20, 4 half-tracks, 12 Jeep, 4 Harley, 2 Dodge, 3 GMC et d'un Ward LaFrance en soutien, et 95 hommes.

Le convoi a débarqué à Ouistreham le samedi 2 septembre pour prendre la direction de Caen et bivouaquer durant le week-end à Carquebut et découvrir la région.

Dès 9h, le lundi matin, départ par Chef-de-Pont, Port-Bail et arrivée à Saint-Sauveur-Lendelin pour le bivouac. Sur place, la commune offrant un vin d'honneur aux participants et le campement, ouvert aux public, attira beaucoup de monde.

Ci-dessus.
Lors d'une halte sous l'église du village de La Bousac.

Ci-dessous.
Le convoi quitte le Mont-Saint-Michel.

Ci-dessus.
Lors d'une petite pose à Portbail le lundi.

Le mardi, départ en direction de Pontaubault avec un arrêt à Pont-de-la-Roque et déjeuner à Granville où la commune à fourni un parking sécurisé pour le convoi. L'après-midi, départ par la route de la côte avec un arrêt au mémorial Patton, Avranches et arrivée pour le bivouac à Pontaubault, près du célèbre pont. Là, les membres du groupe ont été invités par la mairie à voir l'excellente maquette du pont de Pontaubault, tel qu'il était en 1944. La soirée a été passée dans un bar local, littéralement réquisitionné pour une soirée mémorable.

Le mercredi matin, fut la surprise de la visite de Maurice Bazin (Musée de la Percée d'Avranches), de le voir et, d'avoir le temps de lui parler. A 10 h, la colonne pris de nouveau la route, mais avant de quitter le secteur, le convoi en entier a été placé sur le célèbre pont pour prendre une photo avant de se remettre en marche. Direction le Mont-Saint-Michel, où, grâce aux autorités compétentes une halte fut possible pendant près d'une heure dans une circulation toujours très difficile. De nouveau, une remise en marche avec une petite pause au cimetière allemand et de rejoindre Pleine-Fougères pour deux jours de campement. Accueilli sur le très beau site du manoir de Villebermont, le camp, ouvert au public, reçut un grand nombre de visiteurs pendant les deux soirées.

Le jeudi matin après un briefing, le convoi, ce scinde en trois groupes pour la reconstitution d'une opération de reconnaissance grandeur nature à travers la pleine Bretonne en direction du petit village de Broualan. A l'entrée de la ville, l'infanterie portée dans les half-tracks débarqua et pénétra dans le village en formation de tirailleurs. Une scène remarquable de voir 50 soldats bien équipés sur la route rappelant 1944 pour le public présent. Après un regroupement sur la place, 80 hommes en tenue ont accompagnés les officiels pour une pose de gerbes au monument de la résistance Bretonne du secteur. Les enfants de l'école primaire en on profité pour voir le convoi et discuté avec les participants. En fin d'après-midi, une reconstitution de la prise de la ville de Fougère été organisée avec toute la colonne ponctuée de tirs a blanc et de fumigènes. Un déploiement des troupes eut lieu le long de la ligne de chemin fer avant un défilé et une exposition statique dans le centre, près de 5 000 spectateurs ayant fait le déplacement à cette occasion.

Le vendredi, des 8 h 30, le convoi repart pour gagner le village de Baguer-Pican où le café est offert par la municipalité. Ensuite direction Dol-de-Bretagne pour un défilé dans la ville, pour repartir vers Saint-Guinoux où le convoi est attendu par la commune, et quel accueil ! Télévision, presse et radio pour les interviews et une réception formidable pour tous les participants avec boissons et repas organiser par le maire et la commune. Deux heures de repos et de discours avant un départ un peu émotionnel de Saint-Ginoux. C'est en milieu d'après-midi que le convoi est arrivé sur Saint-malo avant d'être escorté par la police municipale pour un impressionnant défilé intramuros de la ville de Saint-Malo. Plusieurs milliers de personnes ainsi que les écoles s'étaient donner rendez-vous sur le parcourt. Après le défilé, c'est de nouveau escorté par la police que le convoi a atteint le fameux fort de la Cité d'Aleth, haut-lieu des combats de la prise de Saint-Malo pour le bivouac de deux nuits. Pendant les deux jours ce sont là-aussi plusieurs centaines de visiteurs qui sont venus admirer le campement. Ce fut aussi l'occasion d'un dépôt de gerbes au mémorial et de balade dans le

Ci-dessous.
La colonne dans les environs de Carquebut.

secteur. Le dimanche matin, après un dernier pliage, le convoi est parti sous escorte au port pour réembarquer vers l'Angleterre. Les participants belges et allemands présents ont eux repris la route : un périple exceptionnel de près de 350 kilomètres sur 9 jours. Lors des bivouacs, il ne faut pas oublié de citer une autre curiosité : la cuisine. Réalisée entièrement sur des réchauds d'époque elle a alimenté pendant les 9 jours, les 95 membres du groupe avec leurs gamelles.

Il est a signalé que rien n'aurait pu être possible sans la « LTF France », responsable de l'obtention des autorisations de circulation du convoi ainsi, que les « négociations » avec les douanes françaises à Paris pour l'autorisation des blindés et des armes individuelles. Il convient de remercier les trois préfectures concernées et les forces de l'ordre pour leur aide et leur enthousiasme lors de cet événement remarquable. Si vous avez besoin d'un renseignement pour un convoi ou un souci pour rentrer en France avec des blindés ou des armes, ne pas hésiter à contacter la LTF France à libtaskforcehq@aol.com. Ils sont prêts à vous aider, tant en France qu'à l'étranger. ■

Pas de convois sans Harley.

Ci-dessus.
Petite halte sur la route en direction de Granville.

Ci-contre.
La colonne sur le pont de Pontaubault le mercredi avant de prendre la route pour Pleine-Fougères.

Ci-dessus.
Un des half-tracks présents.

Ci-dessus à droite.
Il n'était pas toujours évident de retrouver la bonne route dans la campagne quadrillée de petit chemins.

Ci-dessous.
Jeep et GMC 352 lors d'un bivouac.

Ci-contre.
Un des GMC servant de véhicule de soutien.

Ci-dessus à gauche.
Dernières directives dans la campagne bretonne.

Ci-contre.
L'entrée de la patrouille de reconnaissance dans le village de Broualan le jeudi.

Ci-dessus.
Deux AM8 porte les marquages de la 6th Armored Division qui a libéré Pleine-Fougères le 2 août 1944, traverse un petit village à l'architecture typique Bretonne.

Ci-contre.
Tout au long du parcours, véhicules et personnels sont toujours dans un ordre impeccable.

Ci-dessus.
Les half-tracks suivent l'infanterie à l'entrée de Broualan.

Ci-dessous.
Le Ward LaFrance n'aura pas une grande utilité tout au long des neufs jours : pas de grosse pannes a déplorer.

Ci-dessus.
Quelques incidents ou légères pannes auront lieu pendant les 350 km de périple.

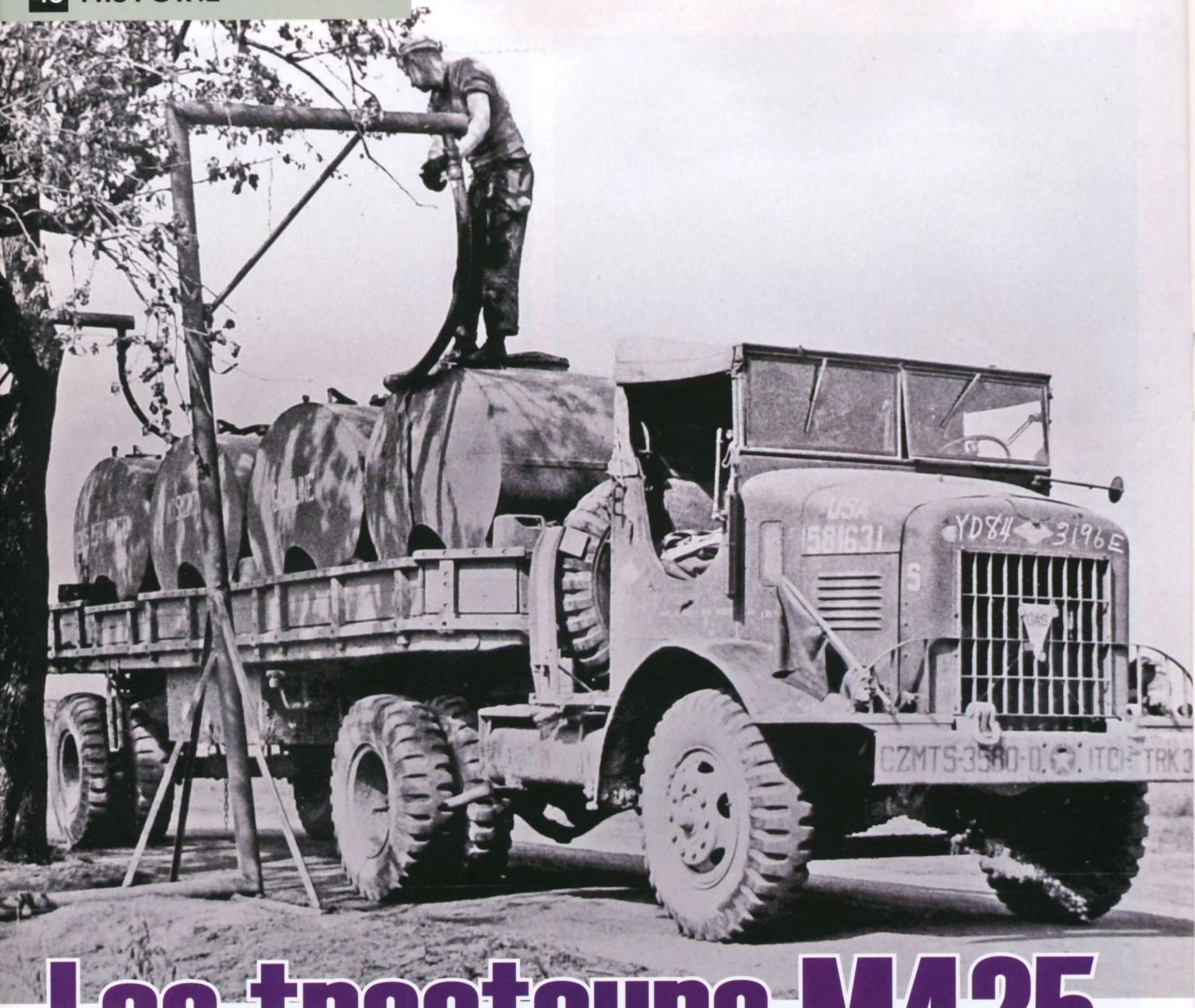
Ci-dessus à droite.
La colonne en direction de Baguer-Pican le vendredi matin.

Ci-contre.
En fin de colonne, les véhicules de soutien et d'intendance qui prendront à la sortie de Pleine-Fougères le vendredi, les marquages de la 83rd IDnUS qui libéra Saint-Malo.

Au petit matin démontage du bivouac.

Ci-dessus.
Photo souvenir de la colonne avant le départ lors de l'accueil par la mairie de Saint-Guinoux.

Ci-dessous.
La colonne sur une petite route de Bretagne.



Les tracteurs M425 et M426, 5 ton. 4x2

C'est à partir des années trente que la Société IHC (International Harvester Company) basée à Chicago dans l'Illinois, a commencé à produire des véhicules pour l'armée américaine et ensuite des fournitures destinées au prêt-bail en 1940-1941.

Chez IHC, comme pour toutes les sociétés américaines de l'époque, la majorité des véhicules fournis étaient simplement plus ou moins militarisés à partir des versions commerciales type K. Ont trouvaient le K7 de 2½ ton., 4x2 et le K8 de 3½ ton. 4x2. Les plus lourds étaient les modèles type KR11 en 5 ton. 4x2. Ces châssis ont été conçus avec différentes motorisations.

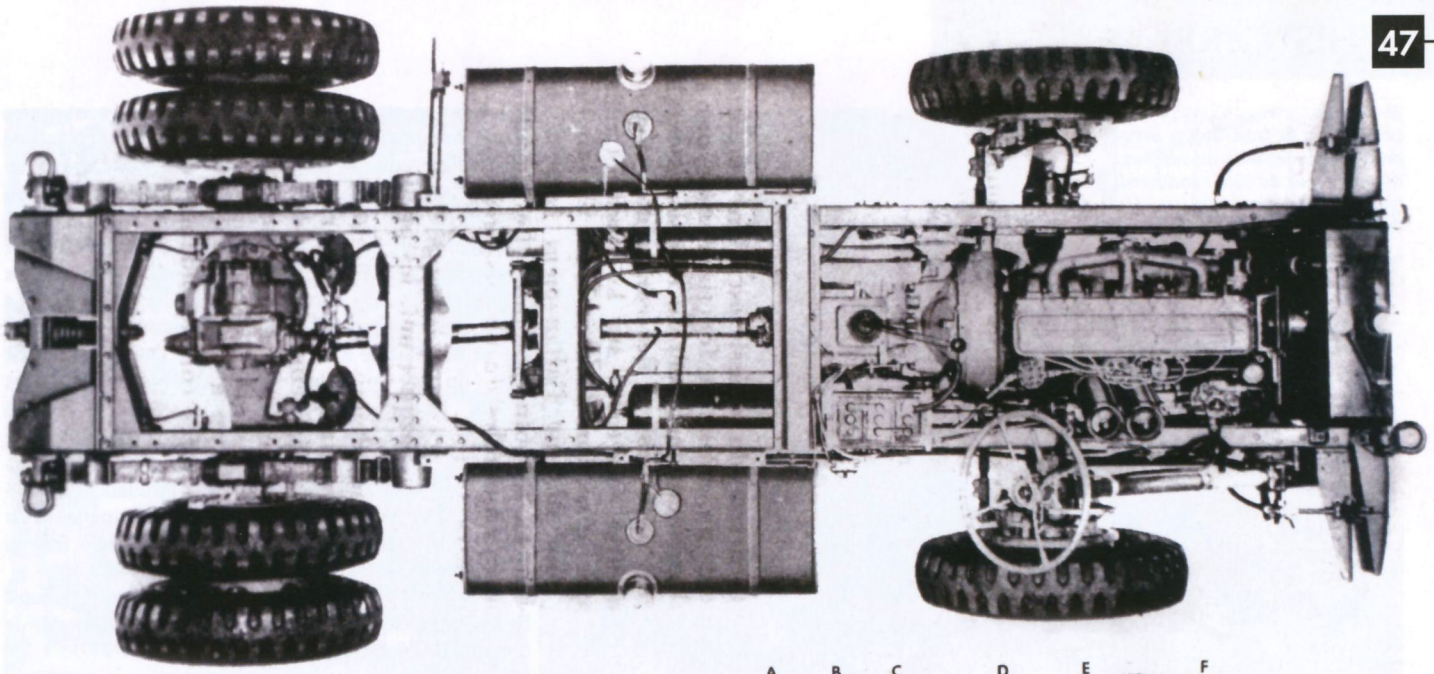
Le KR11 était produit équipé de caisse de transport, de benne ou en version tracteur. Celui-ci est composé d'un moteur six cylindres Red Diamond 450D de 143 chevaux à 4 600 tr/mn. Le suffixe R dans la désignation indiqué qu'il est muni d'un essieu arrière à double réduction et possède un empattement de 161 pouces. Les tracteurs de semi-remorque 4x2 pour l'armée US militaires avec cabine conventionnelle classique ont également été fournis par les firmes Autocar, Mack, White ou encore Diamond. Pour une utilisation tactique, l'armée américaine préfère les modèles de tracteur 4-5-ton. 4x4 et 5-6 ton. 4x4 à cabine avancée.

Ci-dessus.
Sur une route de France en 1944, un IHC 456 fait le plein des citernes disposées sur la semi-remorque. Il appartient au 3580e bataillon de transport de l'Ordnance rattaché à la Comunication Zone Motor Transport Service (CZMTS).
(Photo Signal Corps)

Les H-542-9 et H-542-11

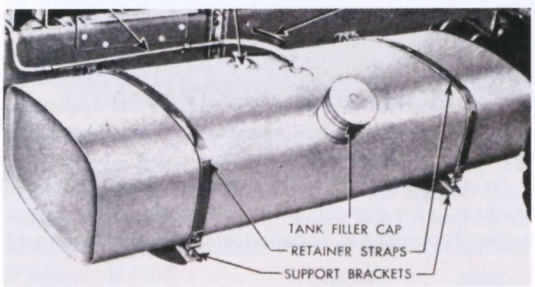
En 1943, l'Ordnance Department prévoit la réalisation d'un tracteur de semi-remorque 4x2 pour les transports de marchandises pour une utilisation en arrière du front.

Par Patrick SARRAZIN

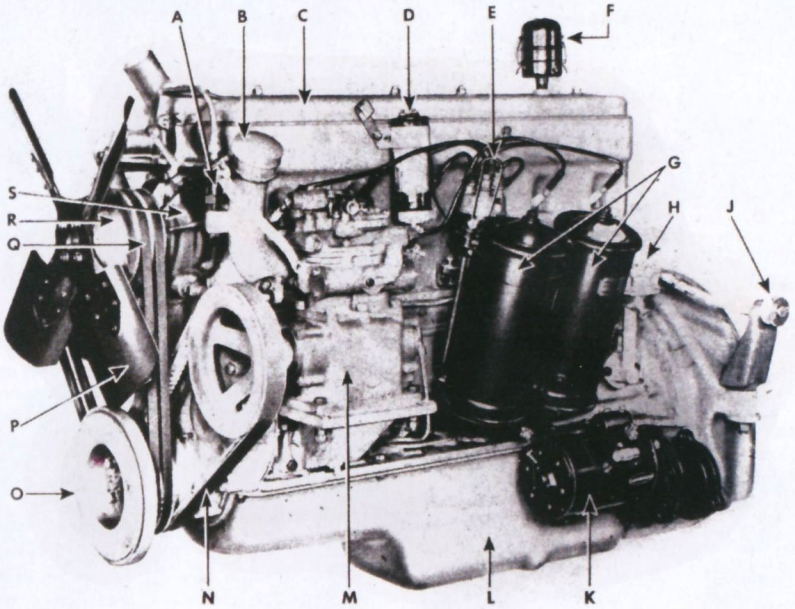


Ci-dessus.
Le châssis vu de dessus, on remarque les accouplements de frein à air à l'avant de chaque côtés. *(Photo Coll. P. Sarrazin)*

Ci-dessous.
Détail du nouveau réservoir équipé de la goulotte centrale. *(Photo Coll. P. Sarrazin)*

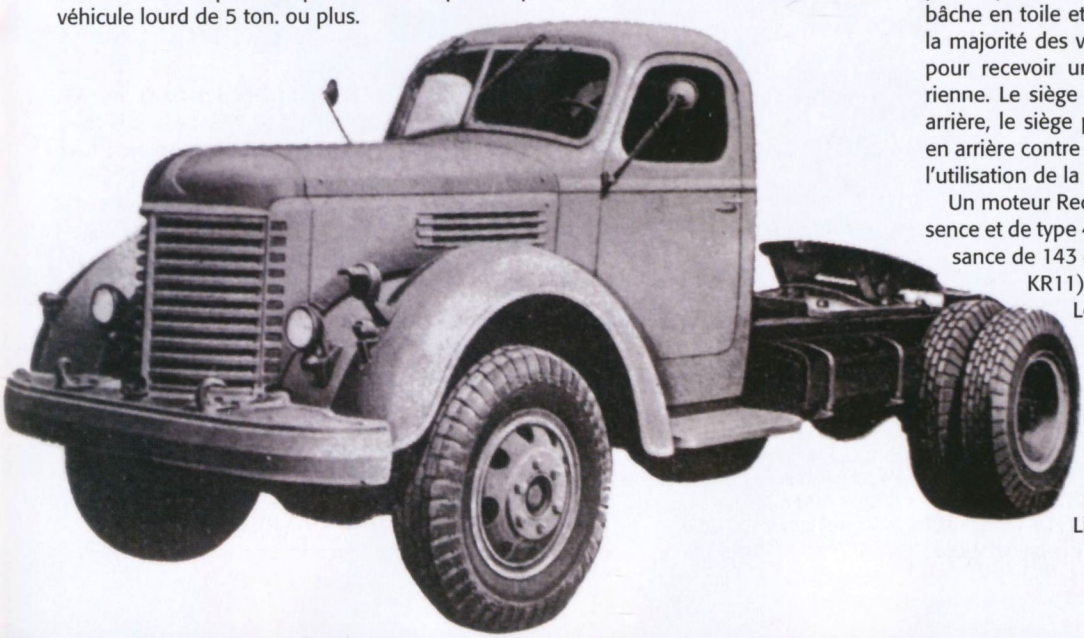


Ils sont destinés à un emploi dans l'Ordnance Corps et le Transportation Corps. Ce tracteur doit avoir un empattement court et être doté d'une cabine avancée bâchée. Deux variantes sont envisagées pour la traction des semi-remorques standards : une pour la traction de la 16 pieds et de 5 ton. , et une pour celle de 25 pieds et de 10 ton. Les véhicules sont élaborés et développés par International Harvester et rentrent en production au début de 1944. Ils sont désignés respectivement pour le constructeur, modèle H-542-9 ou encore M425 dans la nomenclature de l'US Army, et modèle H-542-11 ou M426 pour l'US Army. Les deux camions sont parmi les très rares véhicules américains pendant la seconde guerre mondiale à posséder le M comme même lettre de désignation. Le numéro d'immatriculation ou Registration Number porte le préfixe « 5 » qui indique un véhicule lourd de 5 ton. ou plus.



Ci-dessus.
L'impressionnant moteur Red Diamond 450D avec ses accessoires vu de trois-quarts avant gauche. *(Photo Coll. P. Sarrazin)*

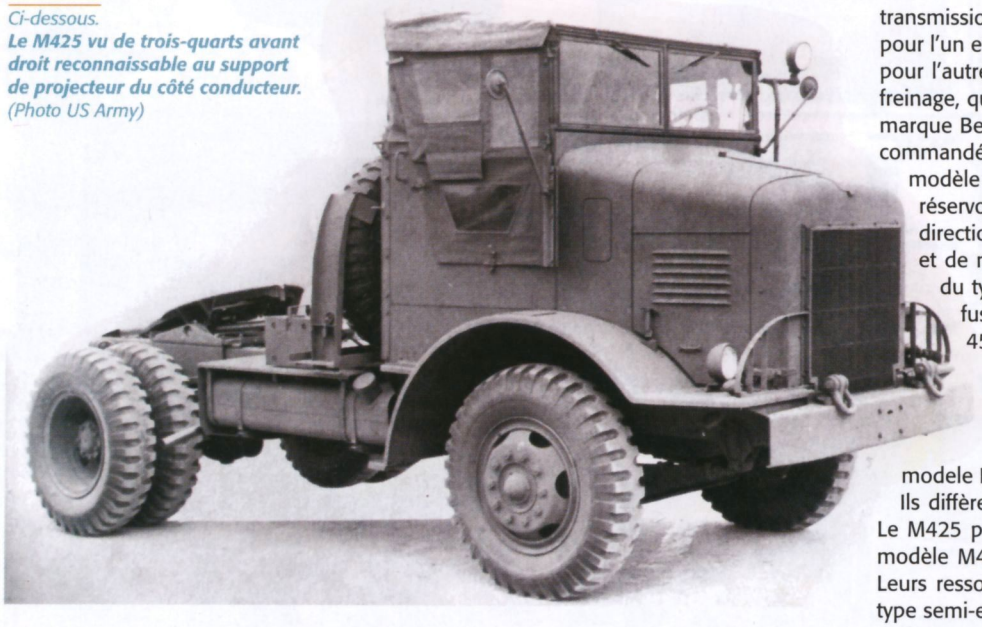
Ci-dessous.
Le modèle KR11 tracteur de chez International Harvester Company dont sont issus les modèles M425 et M426. *(Photo Coll. IHC)*



Les spécifications

Le châssis est composé de deux longerons latéraux maintenus par une traverse avant, une arrière et une intermédiaire. Il est assemblé non par des rivets, mais entièrement par des vis et écrous. Ils possèdent tout les deux un empattement de 120 pouces soit 3,05 mètres. Ils sont dotés d'une cabine semi avancée produite par la société Hayes Manufacturing Corporation situé à Grand Rapids, au Michigan. Elle compose un ensemble complet et peu ce déposé comme tel. Elle est dotée d'une bâche en toile et de rideaux latéraux amovible. Comme la majorité des véhicules de l'US Army elle est équipée pour recevoir un affût M36 pour mitrailleuse antiaérienne. Le siège du conducteur est réglable d'avant en arrière, le siège passager est fixe mais peut se rabattre en arrière contre la paroi pour servir de plate-forme pour l'utilisation de la mitrailleuse de défense.

Un moteur Red Diamond de 6 cylindres en ligne à essence et de type 450D à soupapes culbutées, d'une puissance de 143 ch. à 2700tr/mn (le même que celui du KR11) vient s'imbriquer sur ces deux modèles. Le refroidissement est assuré par un radiateur placé à l'avant de marque Modine type AD-4806 avec pompe à eau produite par International. Une boîte de vitesses IHC type F-54-D ou Fuller type 5-A-62 avec cinq rapports avant et un arrière vient s'ajouter à leur composition. L'embrayage et de marque WC Lipe modèle E-31-S à disque unique. La



Ci-dessous.
Le M425 vu de trois-quarts avant droit reconnaissable au support de projecteur du côté conducteur. *(Photo US Army)*

transmission est assurée par deux arbres qui sont situés, pour l'un entre la boîte de vitesses et le palier central, et pour l'autre entre le palier central et le pont arrière. Le freinage, quant à lui, fonctionne avec des freins à air de marque Bendix Westinghouse. Le circuit de freinage est commandé par pression d'air fourni par un compresseur modèle 2-UE-VW situé sur le moteur et relié à deux réservoirs d'air montés à l'intérieur du châssis. La direction est installée sur le longeron latéral gauche et de marque Ross modèle T-71. L'essieu avant est du type poutre en I avec a chaque extrémité des fusées articulées de marque Timken modèle 26 450- WX3 ou IHC modèle F-770. Le pont arrière est de type à double réduction et a arbres flottants qui facilite sont entretien. Son différentiel est monté sur la partie supérieure du carter de pont. Il est soit de marque Timken modele R-3100-WX5 ou IHC modèle R-1690.

Ils diffèrent l'un de l'autre par leurs tailles de pneus. Le M425 possède une taille de 9.00 x 20 alors que le modèle M426 est lui pourvu de pneus en 11.00 x 20. Leurs ressorts de suspensions avant et arrière sont de type semi-elliptique montés sur la partie supérieure des essieux, eux aussi différents. Ils sont complétés à l'arrière par des ressorts auxiliaires montés sur la partie supérieure des ressorts principaux. Ils sont composés respectivement à l'avant de ressorts de suspension à 11 lames et 13 lames. A l'arrière le M425 possède des ressorts de 11 lames et des ressorts auxiliaires de 8 lames alors que le M426 est doté de ressorts à 16 lames et l'auxiliaire de 10 lames. Ils sont équipés de roues fournies par Budd. Le positionnement de la sellette d'attelage est également différent : elle est située 3 pouces avant l'axe du pont sur le M425 et 6 pouces sur le M426.

En raison de ces différences dans les spécifications, les données telles que certaines dimensions, poids, vitesse, angles d'approche et de départ, etc., peuvent légèrement

Ci-contre.
Le M426 vu de trois-quarts arrière gauche. Derrière la cabine, on trouve les raccordements électriques et d'air. On remarque la position verticale du support de pionner et la disposition des jerricans de réserve. *(Photo US Army)*

Ci-dessous.
Belgique 1945. Sur l'Express Road ABC une semi-remorque IHC circule sur une route enneigée. *(Photo Signal Corps)*

varier. Cependant, pour faciliter l'identification, le modèle léger H542-9 possède deux accessoires que la version lourde n'a pas. Il s'agit d'un projecteur sur support lourd installé sur le côté gauche du capot et d'un avertisseur sonore auxiliaire commandé avec un bouton séparé sur le tableau de bord.

La standardisation

Il est vite devenu évident qu'il n'y avait pas beaucoup d'intérêt à avoir deux tracteurs faits par le même fabricant, avec des différences si mineures. La production sera donc rapidement entièrement dédiée au modèle M426.

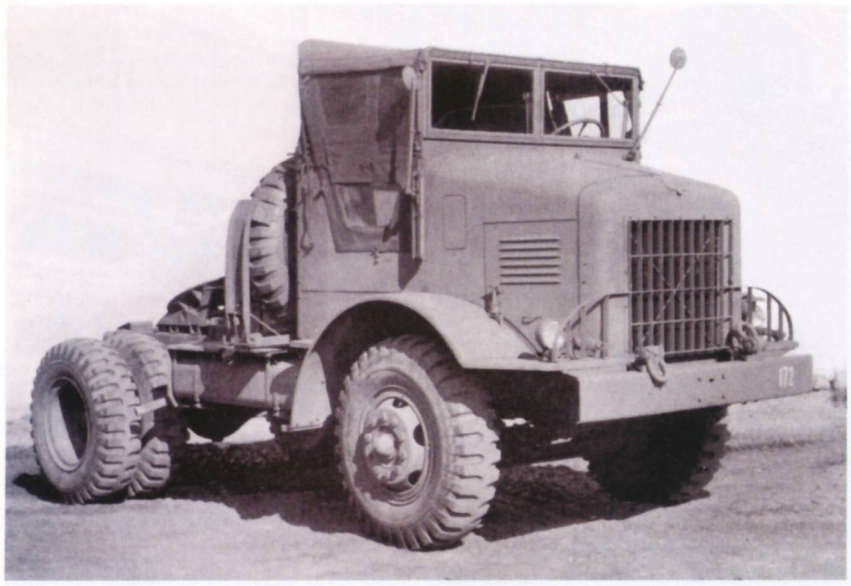
Ci-dessus.
Une vue des chaînes d'assemblage en août 1944 à l'usine Marmon Herrington d'Indianapolis. *(Photo Coll MH)*

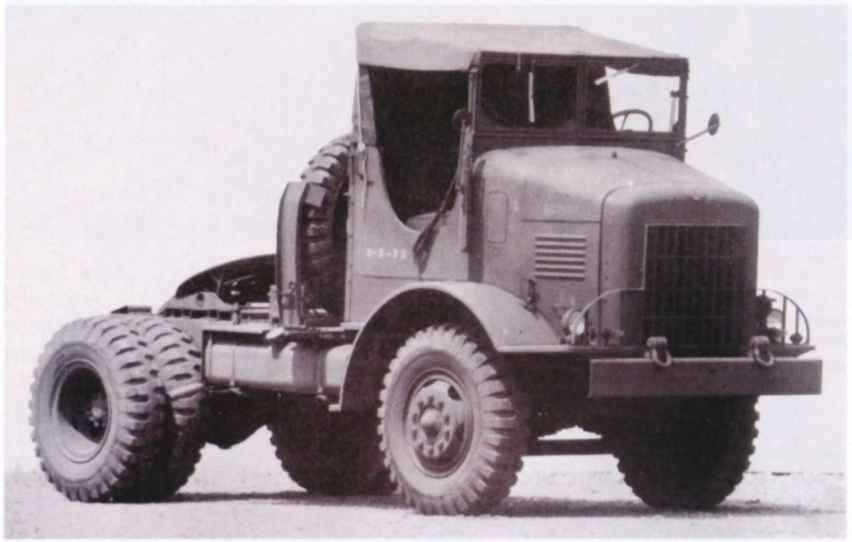
Ci-dessous.
Camp de Sissonne à côté de Laon, France, juin 1945. Appeler camps « Washington », il est devenu un énorme parc où sont regroupés les véhicules de l'US Army après la fin de la guerre. Ici ce sont des tracteurs M426 en attente. *(Photo Signal Corps)*

Les réservoirs de carburant droit et gauche étaient d'abord différents avec leurs bouchons à l'extrémité avant. Pour plusieurs raisons, dont une plus grande standardisation, un nouveau réservoir standard est introduit avec le bouchon au centre. Ils deviennent donc interchangeables pour les deux côtés du châssis. Ils possèdent une contenance de 151,5 litres chacun leur permettant une autonomie de 380 kilomètres avec une charge tractée.

La production

Afin d'augmenter la production du M426, deux autres sociétés, Marmon-Herrington et Kenworth sont, dès le





Ci-contre.
Un des 1 100 exemplaires du M426 produit par Kenworth, rien ne le discerne des autres productions. Il est ici équipé de sa bâche et des rideaux de porte. *(Photo US Army)*

début de 1944, mises a contribution. Elles construisent le M426, avec la même désignation, H-542-11 qu'IHC, et avec exactement les mêmes spécifications. Il est donc impossible de discerner extérieurement par qui un véhicule est assemblé. Bien que devenus co-producteurs, le fait Kenworth soit situé dans l'état de Washington et que Marmon Herrington le soit à Indianapolis complique la production. Toutes les pièces et les composants du M426 sont fournis par des fabricants spécialisés et la globalité de l'opération comprend des travaux de montage relativement simples. Le camion entier est de conception simple, seul le système de freinage est plus compliqué.

Au total ce seront quelques 10.978 véhicules qui seront construits entre 1944 et 1945 : International Harvester Company en produisit 6 678, Marmon Herrington 3 200 et Kenworth 1 100.

Son utilisation

Le M426 a été un véhicule très réussi. Si, pour une utilisation tactique, des types 4-5-tonnes et 5-6-tonnes 4x4 furent retenus, c'est le M426 qui, quant à lui, le fut pour le transport routier de longue distance de marchandises. Ses principales missions eurent lieu dans le Sud-Est asiatique à sillonner les longues routes de Chine, de Birmanie ou d'Inde dont la légendaire « route de Ledo ». Il fut utilisé en grand nombre en Europe sur les voies express comme la Red Ball ou l'ABC.

L'après guerre

Les H-542 resteront en services après la guerre. On les retrouvera notamment sur les routes d'Europe et où ils participeront activement dans des opérations telles que le ravitaillement de Berlin.

Peu d'armées européennes ont utilisé le H542 fourni dans le Programme d'aide de défense mutuelle. Un cer-

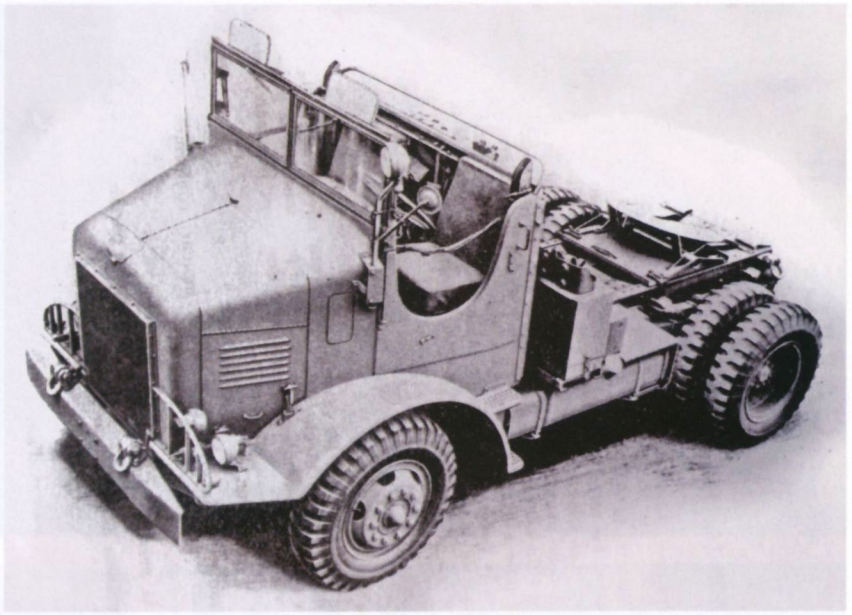
Ci-contre.
Seules les suspensions plus grosses et des pneus plus grands distinguent le M 426 de son petit frère, le M425. *(Photo US Army)*

Belle vue de profil d'un tracteur M426. On remarque le montage sur le train avant de pneus à profil civil. *(Photo QMC, Coll. P. Sarrazin)*

Tracteur H-542-11 M426

Moteur	IHC Red Diamond essence 450 D de 7,4 litres de cylindrée
Longueur	5,07 m
Largeur	2,48 m
Hauteur	2,66 m
Empattement	3,05 m
Poids à vide	5 430 kg
Charge remorquable	18 000 kg
Pneus	11 00 x 20
Vitesse maximale	58 km/h
Réservoir	2 x 151,5 litres
Autonomie	500 km
Vitesse maxi	70 km/h

Ci-contre.
Vue plongeante sur un tracteur M425 reconnaissable à son support de projecteur. *(Photo Coll. P. Sarrazin)*



tain nombre furent livrés à l'Italie, l'Autriche n'en perçut que deux ou trois. En réalité, ce fut la France qui en commanda le plus.

Vendu en grand nombre par les surplus US ou les Domaines, le H-542 restera de nombreuses années en service dans des entreprises civiles.

Une version longue

Il est à signaler que des essais, sur le théâtre d'opérations de Birmanie, ont été effectués d'une version avec un empattement allongé, équipée de deux ponts arrière provenant d'autres ponts arrière d'un Diamond T. Cette version fut utilisée sur la « Marco Polo Route ». Celle-ci était conçue avec une caisse longue d'environ 15 pieds.

Il semble qu'aucune suite n'ait été donnée. Pourtant on retrouve photographié en 1949 à Aberdeen un modèle équivalent. Les deux ponts arrière sont du même type que celui du M426. Il est équipé de deux nouveaux réservoirs cylindriques. Cette version semble dotée d'une caisse tôlée de remorque de 5 ton. , 16 pieds. ■

Ci-dessus.
Cette vue de face nous permet d'apprécier la puissance qui se dégage de ce tracteur avec son impressionnante calandre. Ce M426 appartient à la 3494e compagnie de transports circulant sur le Red Ball Express.
(Photo QMC, Coll. P. Sarrazin)

Ci-dessus.
Vue arrière d'un M426 avec ses feux placés de chaque côté du crochet d'attelage à l'intérieur du châssis.
(Photo QMC, Coll. P. Sarrazin)

Ci-dessous.
Vue de côté du même véhicule que la photo précédente, attelé à sa remorque de 10 tonnes. *(Photo QMC, Coll. P. Sarrazin)*

1 – Bremen, Allemagne 1945. Des soldats viennent prendre des cours de langue dans un institut mobile d'instruction de l'USAFI qui est en fait une institution de formation (United States Armed Forces Institute). Elle offre des cours de langue aux soldats de l'U.S. Air Force situés dans les zones occupées par l'armée américaine.

2 – Saint-Denis, France septembre 1944. Un tracteur M426 tracte une semi-remorque tôlée sur la Red Ball Express. L'important trafic routier nécessite un entretien continuel des routes.

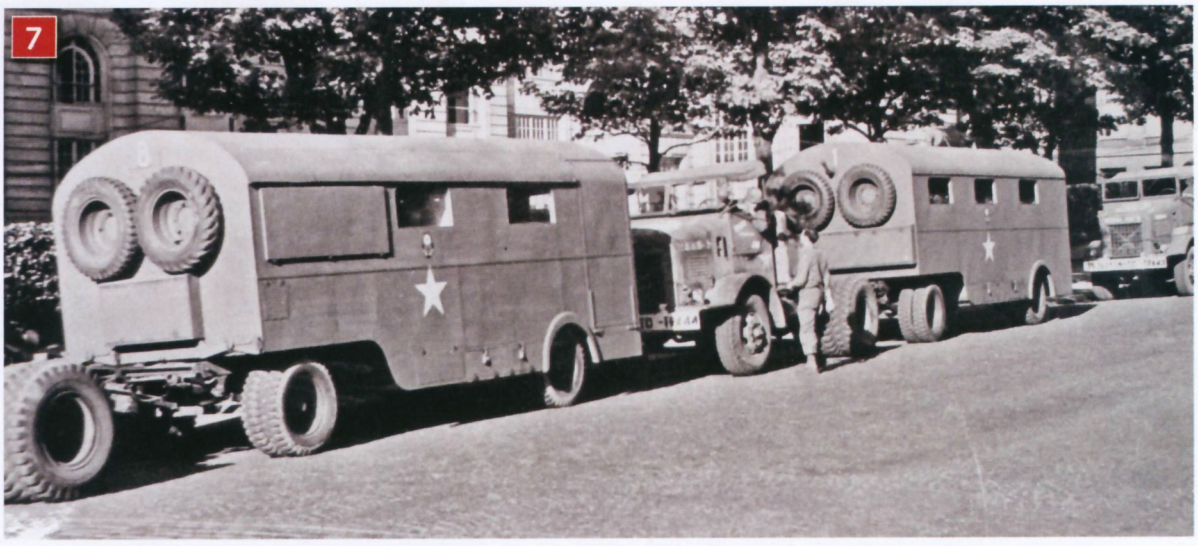
3 – Cette photo prise en Europe nous montre un bel alignement de tracteurs M426 appartenant sûrement à une unité de l'Ordnance Corps. On remarque, chose rare, que sept des tracteurs sont équipés d'un rail pour la défense antiaérienne. (Photos Signal Corps)

4 – Novembre 1944. Dans un dépôt de l'US Army, John Gietl de Springfield dans l'Illinois pose au volant de son tracteur M426. Il fait partie de la 465e compagnie de réfrigération attachée à la 3e armée US. La remorque frigorifique porte l'insigne de la Compagnie « E ».

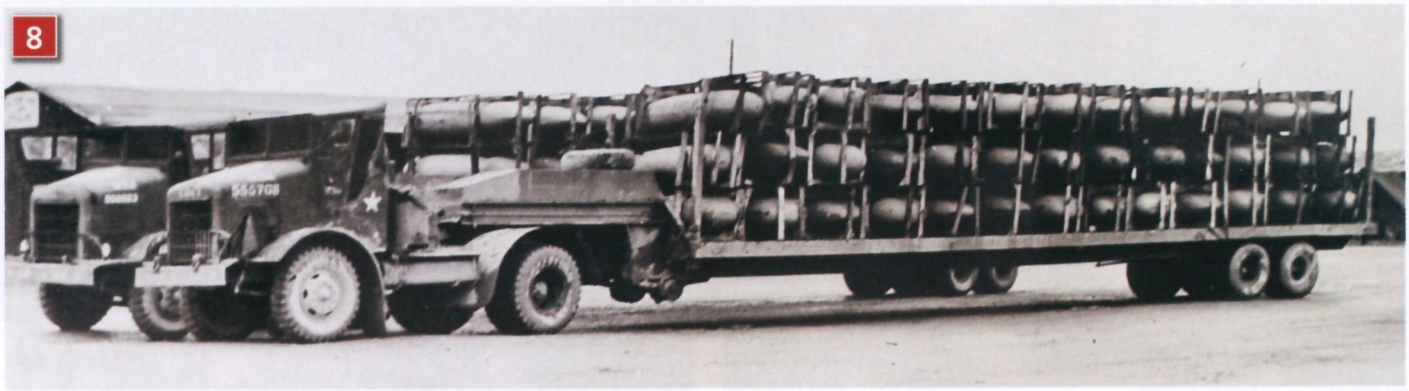
5 – Cherbourg 1944. Une unité de transport dotée de tracteurs 5 ton. 4x2 est régulée vers un dépôt pour être chargée avant d'emprunter la célèbre « Red Ball Express ».

6 – En novembre 1944, sur l'aéroport de Mohanberry en Inde, ce tracteur M426 est séparé en sous-ensembles pour son transport par air vers la Chine. Les ailes, le capot, la calandre et le radiateur sont déposés. La cabine, le moteur et les ponts sont ensuite désolidarisés du châssis pour permettre leur chargement dans les avions. (Photos Signal Corps)

7 – Paris, 16 mai 1945. Une unité de communication mobile se prépare à prendre la route pour Frankfurt en Allemagne. Elle est composée de tracteurs M426 pour tracter les remorques laboratoires et de matériel téléphonique. (Photo Signal Corps)



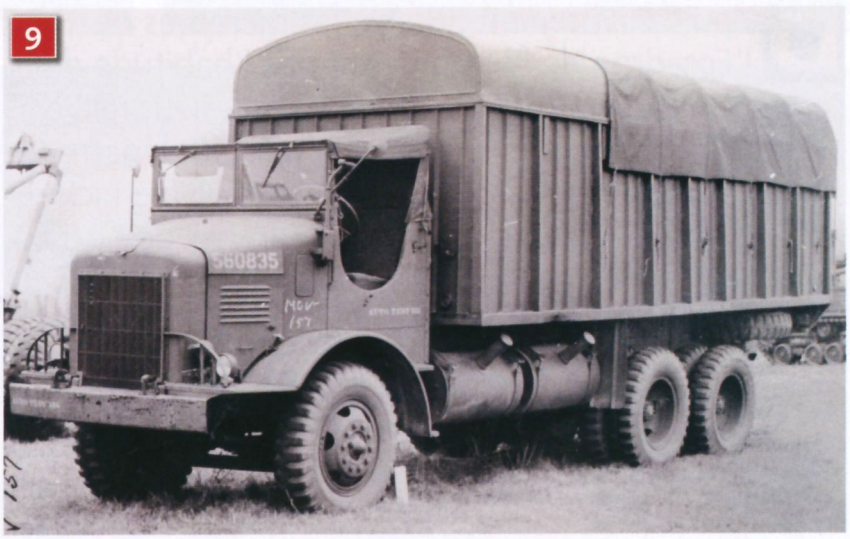
8 – Deux tracteurs de la 9e Air Force tractent des remorques C2 de 40 pieds pour le transport de réservoirs largables par avion. (Photo USAF)



9 – Une des seules vues d'un H-542 International modifié pour une utilisation sur le théâtre de Chine-Birmanie-Inde. Cette photo est prise en 1949 sur polygone d'essai d'Aberdeen. (Photo US Army)

10 – Un village français détruit en grande partie par les bombardements est traversé par la Red Ball Express. Les unités du génie ont lancé des ponts Bailey, si un est réservé pour les unités américaines, l'autre est utilisé par la population civile.

11 – Route Express ABC, Belgique, hiver 1945. Les conditions de conduite ne sont pas merveilleuses pour les hommes qui, sans arrêt, font la navette entre Anvers, Lille et Liège. On remarque sur le tracteur le garnissage derrière la calandre pour protéger le radiateur du froid et le surnom « ANGELINA » apposé sur la calandre. (Photos Signal Corps)



L'Escadron de l'Histoire 2011

Depuis maintenant 38 ans, les membres de l'Escadron de l'Histoire ont pris l'habitude de se retrouver au mois de septembre pour leur rallye annuel. Cette année, c'est dans le sud du département de la Sarthe, à Marçon, joli petit village niché au cœur de la vallée du Loir et aux limites de l'Anjou, du Vendômois et de la Touraine que Henry-Pierre Mathan et son épouse Catherine nous ont reçu.

Depuis un peu plus de 15 ans, le déroulé des trois jours de cette manifestation est le même avec la découverte de la région. Vendredi eut lieu la visite du « Musée des Rencontres » situé a quelque kilomètres du camp de base à la gare de Montoire. A l'intérieur, de nombreux panneaux nous content l'histoire de la Deuxième Guerre mondiale avec la « fameuse poignée de main ». Notre visite se poursuivit par le tunnel ferroviaire de St-Rimay, situé à quelques kilomètres, où devait se réfugier le train du Führer en cas d'attaque aérienne. Par la suite, en 1942, les Allemands construisirent à proximité d'énormes bunkers et transformèrent le site en un important Q.G. opérationnel en prévision d'un débarquement allié par la côte Atlantique. Nous parcourûmes des couloirs souterrains, restés en parfait état grâce à une ventilation soignée, et pénétrâmes dans le tunnel, long de 508 mètres où subsiste une monstrueuse porte blindée. La fin de l'après midi fut consacrée à la visite au Manoir de la Possonnière, maison natale de Pierre de Ronsard.

Samedi tous les participants se retrouvèrent et préparèrent leurs véhicules pour le traditionnel parcours à la découverte de la région: dès 9 heures, la vapeur monte des échappements des moteurs qui chauffent, les bâches se replient, les pare-brise s'abaissent! Et c'est le départ conduit par Henri-Pierre et son équipe! Des Jeep bien sûr, des Dodge, le magnifique Horch de Xavier (modèle de restauration), une Iltis, le bruyant Laffly V15T, une Munga à la sonorité inhabituelle dûe à son petit 3 cylindres 2 temps, de vaillantes Kübel avec leurs deux roues motrices, quelques Schwimm toutes plus belles les unes que les autres, et puis, bien entendu, les sides tractés R75, Gnome et Rhône, et même un Dniepr sans oublier un R12. Nous sommes au total 105 montés sur 29 véhicules, ce qui représente une colonne de plusieurs centaines de mètres. Des chemins pentus nous hissent sur le plateau , royaume des vignes, qui donnent un vin blanc légèrement sucré, l'AOC Jasnières ,ainsi que des rouges « Coteaux du Loir », rubis très clair , frais et gouleyants.

Ci-dessus.
La superbe Horch 1A Kfz.18 de Xavier.

Nous arrivons à Bueil-en-Touraine, où nos véhicules saturent immédiatement la petite place triangulaire au pied de l'église. Notre itinéraire nous amène vers 13 h à Flée, au dessus de Port-Gauthier, sur un promontoire portant une chapelle du nom de Ste-Cécile. C'est le moment tant attendu du déjeuner servi dans un cadre et une température idéale. Après ce frugal repas, nous rejoignons la forêt de Bercé. Cette superbe journée, riche de découvertes et favorisée par une météo radieuse se termine par le traditionnel dîner de gala qui se déroule dans la salle des fêtes de la base de loisirs de Marçon.

Le dimanche est la journée des « amphibiens ». Le temps étant superbe, ils vont pouvoir s'en donner à cœur joie ! Le magnifique DUKW de Jean-Eric Toussaint nous a rejoint et vers 10h30, accompagné de sept Schwimmwagen, c'est le premier plongeon dans le Lac des Varennes, magnifique plan d'eau de 50 hectares. Spectacle toujours nouveau et étonnant de voir ces véhicules aussi à l'aise dans l'eau que sur la route. Le DUKW, grâce à un

Par Jacques COILLOT et
Eric de THOMASSON
Photos : Patrick SARRAZIN

système de vérins, a remonté sa bâche et embarque son premier chargement enthousiaste et vociférant. Dès lors, les descentes et remontées du sleep en ciment se succèdent, et la gentillesse et la bonne volonté des chauffeurs fait plaisir à voir. A un moment se joint à nous un « Hobbycar ». De la grosseur d'une GPA, ce drôle de véhicule se déplace sur l'eau grâce à 2 hydrojets. Très esthétique, il va deux fois plus vite qu'une Schwimmwagen.

Enfin vers 13h, nous nous retrouvons tous attablés pour le repas final. La remise des prix a lieu, assurée par le président, la secrétaire et le trésorier. Bon nombre de participants sont récompensés dans la joie et la bonne humeur. Une belle médaille commémorative, représentant une BMW R75 est remise à tous les participants.

Il nous reste à dire un grand merci à nos hôtes Catherine et Henry-Pierre, à toute l'organisation pour ces formidables souvenirs, en se promettant l'Alsace, l'an prochain pour le 39e rassemblement de l'Escadron de l'Histoire. ■

En haut.
Une des très belles Kübelwagen qui avait fait le déplacement.

Ci-dessus.
La Schwimmwagen est aussi à l'aise dans les chemins.

Ci-dessus à droite.
L'attelage Gnome-Rhône AX2.

Ci-contre.
Les Jeep au milieu des vignobles.

Ci-dessous.
Véhicules allemands et américains ensembles pour une très belle balade.

Ci-contre.
Parmi les véhicules présents, le Laffly V15T.

Ci-dessous à gauche.
Sortie de l'eau sans encombre pour une des Schwimmwagen.

Ci-dessus.
Cette Schwimmwagen appartenant à un collectionneur du Nord de la France est un incroyable travail de restauration.

Ci-dessus.
Le dimanche matin c'était un plaisir pour naviguer avec le soleil.

Ci-contre.
R71, R75 et Gnome Rhône sur la place de Bueil-en-Touraine.

Ci-dessous à gauche.
Cette belle Kübelwagen avait fait le déplacement de Belgique.

Ci-dessous.
Un des deux Dodge présents appartenant à la famille Paquet.

Ci-dessus.
Autre très belle restauration pour cette Kübelwagen.

Ci-dessus à droite.
Une rare et très belle BMW type R12.

Ci-dessous.
Le superbe DUCK de Jean-Eric Toussaint permit à de nombreux enfants de faire un tour sur le lac.

Ci-contre.
Il est rare de pouvoir admirer cinq Schwimmwagen réunies.

Ci-dessous.
L'impressionnante démonstration de la mise à l'eau à vive allure.

Douzy 2011

Les 16, 17 et 18 septembre, l'association Ardennes1944 organisait à Douzy, son traditionnel rallye pour véhicules militaires de collection. Intitulée cette année, « De l'Invasion à la Libération », cette manifestation proposait de découvrir un secteur du département des Ardennes particulièrement riche au niveau historique.

Dès le vendredi, la centaine de collectionneurs, venue de France, mais aussi du Luxembourg, des Pays Bas et majoritairement de Belgique ont investi le camping de Douzy. Parmi les clubs présents, on notait la participation du BMVT, de l'Indian Head, de la 101st Airborne, de la 501/506 P.I.R et les Buddies 9th USAAF.

Dès 9 heures le samedi matin, après un réveil difficile pour certains, les participants au rallye se retrouvent pour le briefing. A l'heure H, la colonne, composée d'une cinquantaine de véhicules, se forme à l'entrée du camp. Jeep, Kübelwagen, Dodge et GMC s'alignent. Le convoi prend la route en direction de la frontière belge. Le GMC Lot 7 de « Canard », qui ferme la marche, doit vite intervenir auprès d'un Dodge en difficulté. Mais rien n'arrête les Ardennais et la colonne encadrée par des Harley WLA atteint le premier point de regroupement : une maisonf orte située le long de la frontière. Ce type d'ouvrage constituait la fin de la ligne Maginot, construit tout au long de la frontière franco-belge et le département des Ardennes, on en compte 27 de ce type. Leurs rôles étaient d'avertir les régiments plus en retrait en cas d'invasion allemande. Sur place, c'est Régis De Barros, membre du club d'Ardennes 1944, sanglé dans sa tenue d'officier de tirailleurs algériens qui relate les combats de mai et juin 1940 dans le secteur.

Ci-dessus.
Une partie des véhicules rassemblés devant le Fort de Villy.

Par Patrick SARRAZIN

La colonne reprend la route, ou plutôt la piste, qui longe la frontière pour atteindre Margut où attend un copieux buffet campagnard pour les participants. Là, un nouveau petit souci mécanique : la Jeep d'un collectionneur belge connaît des problèmes de joint de culasse, elle doit être rapatriée sur le camp pour y être réparée.

En début d'après-midi , le convoi reprend la route pour faire les quelques kilomètres qui permettent de rejoindre le Fort de Villy, dernier ouvrage de la ligne Maginot. La visite guidée de l'ouvrage souterrain rappelle aux collectionneurs que nous sommes la dure réalité de la guerre, puisqu' ici, la totalité de l'équipage, 127 hommes, périt lors des combats du 19 et 20 mai 1940. Les visiteurs s'attardent sur les structures du fort, mais le temps presse et la colonne se reforme pour gagner les bois d'Inor, lieu symbolique où se sont affrontés tirailleurs algériens et fantassins de la Wehrmacht. Franchissant la Meuse, le convoi atteint Pont-Gaudron et son monument dédié aux troupes coloniales avant de reprendre plein nord en direction de Sedan et du retour au camping.

A la tombée du jour, après un copieux repas, une longue soirée s'annonce ; la piste de danse s'anime, les différents clubs se retrouvent autour de la buvette pour échanger leurs impressions de la journée.

Le dimanche, les rescapés de la soirée sont conviés à effectuer un petit circuit dans les environs de Sedan pour découvrir quelques villages martyrs de la guerre de 1870 , avant de gagner la place de Douzy où une sélection des engins les plus représentatifs est exposée jusqu'en début d'après-midi.

Après le repas, tout doucement, le camp se démonte ; les tentes sont affalées et les véhicules lourdement chargés reprennent la route pour regagner leur pays d'origine. C'est alors que pour clôturer ce week-end, un Curtiss P40 aux couleurs américaines vient saluer les participants en effectuant plusieurs passages en rase-motte avant de se poser sur l'aérodrome voisin. ■

Ci-dessus.
Dodge et Harley du BMVT.

Ci-dessus.
La tête du convoi, lors d'une pause dans les bois du Banel.

Ci-dessous.
Trois des Kübelwagen présentes venues des Pays-Bas, du Luxembourg et de France.

Ci-dessous.
Petit arrêt de la colonne au monument de la 1re DIC à Pont Gaudron.

Ci-dessus.
Un Curtiss P40 en phase d'approche survole le camp pour saluer les participants.

Ci-dessous.
Première sortie pour le Dodge WC 51 de Fabian Joly d'Ardennes 1944.

Ci-dessus.
Un échantillon des véhicules présentés le dimanche midi sur la place du village de Douzy.

Ci-dessous.
Régis DeBarros présente l'histoire d'une maison forte française de 1940 aux participants.

L'Atlantikwall du domaine Raversijde/Ostende

La Belgique a un passé militaire riche, et les deux guerres mondiales ne l'ont pas épargnée. Par ailleurs, notre voisin compte une population de collectionneurs de militaria particulièrement avertie et exigeante, ce qui explique également la grande qualité de ses musées.

Parmi ceux-ci, nous avons visité cet été le domaine Raversijde, non loin d'Ostende. Bordant le rivage de la Mer du Nord, entre Middelkerke et Ostende, l'ancien domaine du prince Charles (régent du royaume entre 1944 et 1950) accueille un mémorial dédié à ce personnage au goût artistique très sûr, mais également la reconstitution d'un ancien village de pêcheurs et enfin l'Atlantikwall, l'immense portion fortifiée par l'occupant allemand au cours des deux guerres mondiales.

Ci-dessus.
Une pièce belge de 120 modèle 1931. Au nombre de quatre à la construction de la batterie, elles sont déplacées en Normandie début 1944.

Par Philippe CHARBONNIER

S'étendant sur un terrain dunaire, le domaine est aussi propice à la promenade qu'à la découverte des fortifications, magnifiquement restaurées. La visite commence dans la batterie Aachen, aménagée en 1915 : deux postes d'observation, quatre emplacements de canons avec dépôts de munitions et un abri. Puis le visiteur parcourt le point d'appui Bensberg (1941) : abris de troupe, latrines, soutes à provisions et poste de secours. L'ensemble des aménagements est rendu accessible par un cheminement en surface parfaitement balisé, mais également souterrain, dans les galeries d'époque dégagées avec soin. La visite est enrichie par l'audioguide compris dans le ticket et particulièrement intéressant. Un second parcours conduit à travers les positions de la batterie Saltzwedel neu (1941), réaménagée dans son état original à l'époque de la visite de Rommel en décembre 1943. Nous avons en introduction mentionné le sérieux des collectionneurs belges, et il est certain que ceux qui ont logé leurs trésors dans ces bunkers se sont fait plaisir. Une abondance incroyable de matériel, souvent d'extrême qualité, frappe le visiteur averti : mannequins en tenue, armement léger et lourd, radios, etc. De plus, tout le long du circuit, la plupart des encuvements abritent encore une pièce d'artillerie, un télémètre, une pièce de Flak, un antichars, ce qui parachève l'ambiance extraordinaire qui règne ici.

Voici une visite que nous recommandons à tous les amateurs, et surtout à ceux qui ont vu et revu la côte normande, pour une immersion complète dans l'atmosphère du Mur de l'Atlantique. ■

Ouverture tous les jours du 1er avril au 11 novembre de 14 à 17h, sauf week-ends, jours féries et vacances scolaires : 10 h 30-18h. Nieuwpoortsesteenweg 636, 8400 Oostende
Tél. : + 32 59 70 22 85 – Fax. : + 32 59 51 45 03
Email : domein.raversijde@west-vlaanderen.be

Ci-contre.
L'entrée de la batterie Aachen, aménagée dès 1915.

Ci-contre.
Encuvement avec le canon de 2 cm FlaK Oerlikon

Ci-contre.
Ci-contre et ci-dessous.
L'armurerie : on ne sait plus où porter le regard…

Ci-contre.
Élément Cointet, appelé aussi « porte belge ». Cette construction métallique d'avant-guerre fut initialement prévue pour arrêter les chars ennemis sur la ligne KW (ou la ligne Maginot en France). Après la capitulation de l'armée belge, les allemands ont enlevé les éléments Cointet pour les utiliser comme obstacles de plage.

Ci-dessous.
Très intéressante présentation d'obstacles de plage, dont l'imposant Elément Cointet.

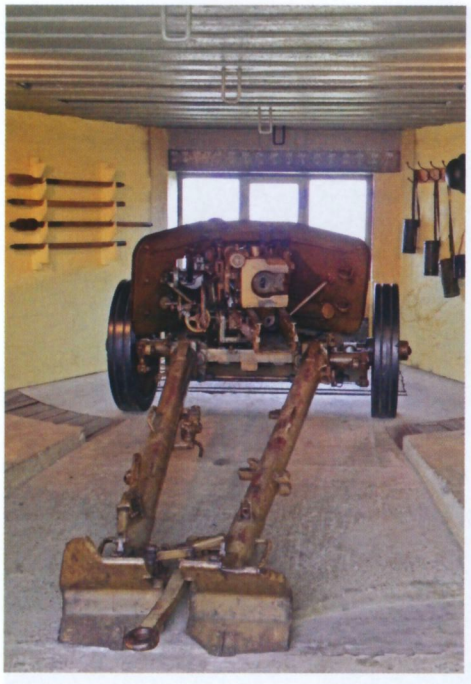
Ci-contre à gauche et à droite.
Après l'enlèvement des canons belges en 1944, une pièce DCA FlaK36 fut installé dans l'encuvement abandonné. Ce canon avait un calibre de 37mm. Face à la mer, il attend une invasion hypothétique...

Ci-contre.
Tourelle de FT17 aménagé en Tobrouk

Ci-dessous.
Vue générale d'une partie des défenses du domaine Raversijde, construit en surplomb de la mer du Nord.

Ci-contre.
Le poste de tir situé à gauche (datant de 1915) est très caractéristique avec sa large fente d'observation, qui permettait une vue très étendue sur la mer. Les différentes pièces renfermaient des outils de calcul et les transmissions. C'est aussi l'endroit d'où partaient les ordres de feu vers les pièces.

Ci-dessous.
La batterie Saltzwedel neu fut tout d'abord équipée avec quatre canons de prise belges de 120 mm, modèle 1931. Dans la nomenclature allemande, ils recevaient le numéro K370(b). Les pièces furent d'abord installés dans le sable, puis dans des cuves bétonnées. Ces cuves étaient camouflées et permettaient aux canons un mouvement de 360°. Un petit nombre d'obus était stocké tout près des pièces, mais le gros des munitions était entreposé dans des soutes attenantes.



Ci-contre à gauche et à droite.
L'atmosphère du Mur de l'Atlantique est particulièrement saisissante dans la batterie Salzwedel Neu. A gauche, une position antichars sous casemate, avec son PaK 40 en couleurs originales ! Les alvéoles du bunker sont bourrées de munitions, d'optique et de rechanges pour la pièce.

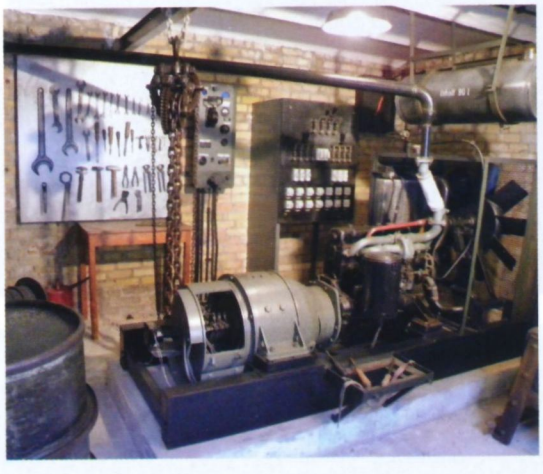
Ci-dessus et ci-contre.
Ce petit emplacement porte la date « 4.8.1944 ». Il témoigne de la nervosité des Allemands après le débarquement en Normandie, en attendant l'arrivée sur place des Alliés. Les hommes de la batterie, sachant que l'ennemi arriverait du côté terre, se sont mis à garnir les arrières de la batterie. Nous y retrouvons un petit canon antichars 3,7 cm du type PaK36. Ce canon de petit calibre représentait encore une puissance de feu assez considérable grâce à l'usage de la nouvelle grenade antichar.

Abri de flanquement R612, construction très fréquemment rencontrée sur les côtes de l'Atlantique. Cet abri était destiné à abriter un canon de campagne. La pièce pouvait aisément prendre en enfilade l'entrée du port. Pour le moment, une pièce antichars PaK 40 a été installée. La pièce peut aussi être mise en batterie à l'extérieur, face à la mer ou bien dirigée vers l'arrière-pays.

Ci-dessus.
Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le poste de tir droit fut transformé et reçut une nouvelle chambre d'observation. Les Allemands y installèrent aussi une pièce DCA Bofors 40mm. Le poste d'observation fut occupé par les artilleurs de l'armée de terre de la batterie Hanovre, située près de Leffinge.

Ci-contre.
Le poste de tir constitue le centre de la batterie. Cette construction imposante abrite un poste d'observation, un centre de calculs et de communications, la chambre du commandant et des chambrées pour la troupe et les sous-officiers.

Ci-dessous.
Le groupe électrogène en parfaite état.



Ci-dessous.
L'abri à provisions a été complètement reconstitué. En plus des conserves habituelles, on y trouvait aussi de la bière et de l'eau en bouteille. Les vivres étaient transportés dans des sacs de jute portant l'aigle nazi. Pour améliorer l'ordinaire, les soldats aménagèrent des potagers aux alentours des abris ou élevaient des poules et des cochons.

Ci-dessous.
Le bunker à munitions.

Ci-dessus.
La machine Enigma est une des pièces maîtresses de la collection du Musée. Elle est exposée dans le poste de tir. Sur la photo, elle figure au centre et est entourée d'un amiral et de plusieurs officiers. La machine Enigma permettait de coder des messages secrets avant de les envoyer par voie classique au destinataire.

Un 2 cm FlaK 38 équipé de son panier de récupération de douilles.

Ci-contre et ci-dessous.
Dans les dunes, les Allemands ont aménagé une « place d'armes». Chaque jour, les hommes de la batterie y étaient rassemblés pour répondre à l'appel. Tous ces obstacles ont été retrouvés il y a quelques années au cours d'un nettoyage de la plage à La Panne. Vous y verrez aussi un grand projecteur de 150mm de diamètre. Ce genre de projecteur pouvait illuminer des avions volant à plus de 10 000 m d'altitude.

Liberation de la ville de Noyon

10 et 11 septembre 2011

Organisée cette année, pour la seconde fois par le Club LIB44, présidé par Alain Crappier et avec l'aide de la Communauté de communes et la ville de Noyon, cette nouvelle édition fut encore un grand succès.

Dès le vendredi, les premiers participants ont pris possession du terrain situé non loin du centre ville. Au total, ce seront plus d'une soixantaine de véhicules avec quelques 150 participants des clubs RADAR, Les Calots Rouges, Market Garden et des particuliers qui seront présents. Sur ce beau plateau, ont trouve dans les véhicules lourds, le Sherman de Daniel Palat qui a fait le déplacement avec sont DUKW, un half-track, un scout-car, une AM 20, deux AM 8. On trouvait bien entendu les traditionnels GMC dont celui d'Henry Boule tractant son canon de 105 mm, des Dodge 4x4, 6x6 et ambulance, des Jeep, une belle traction aux couleurs FFI, une Buick staff-car, 8 Harley et un Cushman.

Le samedi, un convoi composé d'une grande partie des véhicules ponctués de haltes, permit aux participants de découvrir la région et les communes alentour. Le reste des véhicules restés sur le camps fit l'admiration du nombreux public, et permit à bon nombre de faire des baptêmes en Jeep. Le convoi fit son retour au camp en fin d'après midi. Le soir, après le vin d'honneur et la visite du camp par les officiels, une grande soirée barbecue, réunissant près de 300 personnes, dont des vétérans, se terminera très tard dans la nuit.

Ci-dessus.
L'AM8 de D. Palat suivit de celle de J.Y. Capron pendant le défilé du dimanche.

Le dimanche matin, les véhicules se mettaient en convoi pour participer à la cérémonie officielle au monument aux morts américains tués lors de la libération de la ville le 2 septembre 1944. Le convoi prit ensuite la direction du centre ville pour le défilé avec en tête le Sherman et les engins lourds. Parmi le nombreux public présent, ont pouvait remarquer que de nombreux habitants avaient fait l'effort de s'habiller en tenues d'époque pour monter sur les véhicules et participer au défilé qui se clôtura sur la place de l'hôtel de ville, où une réception et un vin d'honneur attendaient les participants.

Pendant les deux jours s'est tenue sur le camp une bourse militaria qui connu un vif succès, tant de la part des participants que du public. Parmi les boursiers, des Belges et des Gallois avaient fait le déplacement.

Cette deuxième édition, qui a rencontré de nouveau un vif succès auprès de la population et de la municipalité partenaire de LIB44, encourage déjà une nouvelle édition pour les 8 et 9 septembre 2012. ■

Renseignements :
LIB44, Alain Crapier 60400 Sempigny E-mail : lib44.contact@gmail.com ou www.lib44.fr

Par Alain CRAPPIER
et Patrick SARRAZIN

Ci-dessus.
La Buick de Pierre Degrez de Belgique pénétrant dans le camp.

Ci-contre.
Mise en place du convoi au camp pour le circuit du samedi matin

Ci-dessous.
Le convoi du samedi après midi dans le village de Salency.

Ci-dessus.
Le rassemblement, le dimanche matin, lors de la cérémonie au monument des Américains.

Ci-contre.
Le défilé du dimanche matin rue de Paris à Noyon, la fanfare derrière les Jeep accompagnées des habitants en tenue d'époque.

Ci-dessous à gauche.
La Traction FFI de Robert Dunesme.

Ci-dessus.
Ambiance Hawaï du samedi après midi avec les Calots Rouges et leurs Harley. En arrière plan, le DUKW et le Sherman de Daniel Palat.

Ci-contre.
La Jeep d'A. Crappier conduite par des résistants.

Ci-dessous.
Le camp US du club Market Garden.

OFFRE SPÉCIALE de SOUSCRIPTION

Jeep
Illustrations d'une légende

Rendue célébre par quelques articles pendant la Seconde Guerre mondiale, la Jeep répandit son image sur tout et partout : papier à lettre, boîtes d'allumettes, cartes à jouer... Le phénomène fut amplifié par la firme Willys, qui pour ses publicités grand format, s'attacha les services d'excellents illustrateurs. Le livre de Jérome Hadacek rassemble une formidable collections d'illustrations qui retracent toute une époque autour de la voiturette devenue aujourd'hui légendaire.

Réservez dès aujourd'hui votre exemplaire au tarif préférenciel de souscription de **33,95 €** au lieu de 39,95 € (soit **-15%**), en retournant à l'adresse indiquée le bulletin ci-dessous.

PRIX SPÉCIAL SOUSCRIPTION
33,95 €
*au lieu de ~~39,95~~ **

Parution prévue : février 2012.

*** Offre valable jusqu'au 31/12/11*

Jérôme Hadacek
Jeep illustrations d'une légende
WILLYS OVERLAND MOTORS
La moda Americana... Have a Coke
...or an American custom as seen in Italy
BASTOGNE OR DIE

Bulletin de souscription à compléter et à retourner avec votre réglement avant le 31 décembre 2011 à : HISTOIRE & COLLECTIONS - 5 avenue de la République - 75541 PARIS cedex 11

Je commande ☐ exemplaire(s) du livre : *Jeep, illustrations d'une légende (HIS0449)* au tarif souscription de 33,95 € *(au lieu de 39,95€)* l'exemplaire
Port **OFFERT** * Ci-joint mon règlement de ☐☐☐,☐☐ €
par ❑ Chèque bancaire *à l'ordre d'Histoire & Collections* ❑ Mandat
❑ **CB n°** ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
date d'expiration ☐☐☐☐ Cryptogramme *(au dos)* ☐☐☐
Signature :

** offre valable pour la France et EU*

TMV003 *Merci de remplir lisiblement la grille ci-dessous*

Nom
Prénom
Adresse
C. Postal téléphone
Ville
Pays

SALON

RETRO MOBILE

AUTO · MOTO · PASSION

Bon Angle - Photo A.G. Arao

1er - 5 février 2012

Paris Expo Porte de Versailles

www.retromobile.com

Vente aux enchères 3 février

Billetterie dans les points de vente habituels, sur le site internet ou au 0892 707 307 (0,34€ TTC/mn)

un événement comexposium

BMVT "One Day Rallye" 2011

Special Jeep anniversary

Comme chaque année, le Belgian Military Vehicle Trust organisait « le One Day Rallye », sa désormais traditionnelle sortie de septembre. Après le GMC, le Chevrolet, les motos militaires et le Dodge, le thème de cette année ne pouvait être que la Jeep pour son 70e anniversaire! Ce mythique petit véhicule américain, de légende de la Seconde Guerre mondiale, qui a révolutionné le monde militaire et automobile !

Par A.WITMEUR et P. SARRAZIN

Evidemment tous les autres véhicules militaires du conflit étaient également les bienvenus. Mais les Jeep étaient nombreuses avec 82 exemplaires présents (nous souhaitions en réunir 70 pour le 70e), la mission fut accomplie, et dans le lot on pouvait remarquer quelques très beaux exemplaires de par leur restauration extrêmement poussée.

Hormis les Jeep, nous pouvions également découvrir des engins de tous genres dont les incontournables Dodge et GMC, ainsi qu'un beau Ford Canada F15A venu de Hollande. Un groupe de collectionneurs avait même fait le déplacement depuis Stolberg en Allemagne.

Le rassemblement et le départ eurent lieu sur le site des ateliers de restauration des chars à Ensival, chez nos amis Daniel et Dieter. La journée commençait bien sûr par le traditionnel petit déjeuner d'accueil avant de prendre le départ de la première partie du rallye de quelques 70 kilomètres. L'itinéraire était fléché et chaque équipage recevait un road book précis, pour les emmener découvrir la magnifique région du Pays d'Hervé encadrés par les motards en Harley chargés de réguler le trafic.

A midi, les 112 véhicules du convoi étaient attendus dans le sympathique et historique village de Foret Trooz. Là, une équipe locale, sous la houlette du syndicat d'initiative, se dévouait pour servir des délicieuses spaghettis pour 230 personnes dans l'ancienne école, ainsi transformée en restaurant improvisé. Jouxtant ce lieu agréable, les organisateurs proposaient la visite du petit musée qui regroupe une multitude d'objets et photos retraçant la pénible journée du massacre perpétré dans le village par les nazis où, la veille de la libération, 40 résistants y perdirent la vie.

Après ce ravitaillement, les véhicules reprirent la route pour entamer la seconde partie de l'itinéraire de 55 km par des chemins champêtres afin de sillonner une dernière fois cette splendide région. Le périple se terminait en fin d'après-midi au point de départ où un verre de l'amitié fut servi. Cette journée était extraordinaire, rassemblant un très beau plateau de véhicules militaires de collection, associée à un ensoleillement exceptionnel pour ce mois de septembre.

Tous les participants à ce « spécial 70e anniversaire de la Jeep » ont fortement apprécié l'organisation sans faille du BMVT. Un grand merci à tous et en particulier à Wallis, Yvette et Sabine pour la gestion efficace de ce « One Day Rallye 2011 ». Nous vous donnons rendez-vous l'année prochaine avec un nouveau thème. ■

Ci-dessus.
Le rassemblement des Jeep pour le départ à Ensival.

Ci-dessous.
Le soleil était au rendez-vous pour découvrir cette belle région.

En haut.
Les GMC placés en fin de convoi sont à l'affût d'un dépannage toujours possible.

Ci-dessus.
Les motard récupèrent les quelques véhicules qui s'étaient égarés

Ci-dessus à droite.
D'autres véhicules WWII accompagnaient les nombreuses Jeep, dont cette superbe Chevrolet staff-car en livrée US Navy.

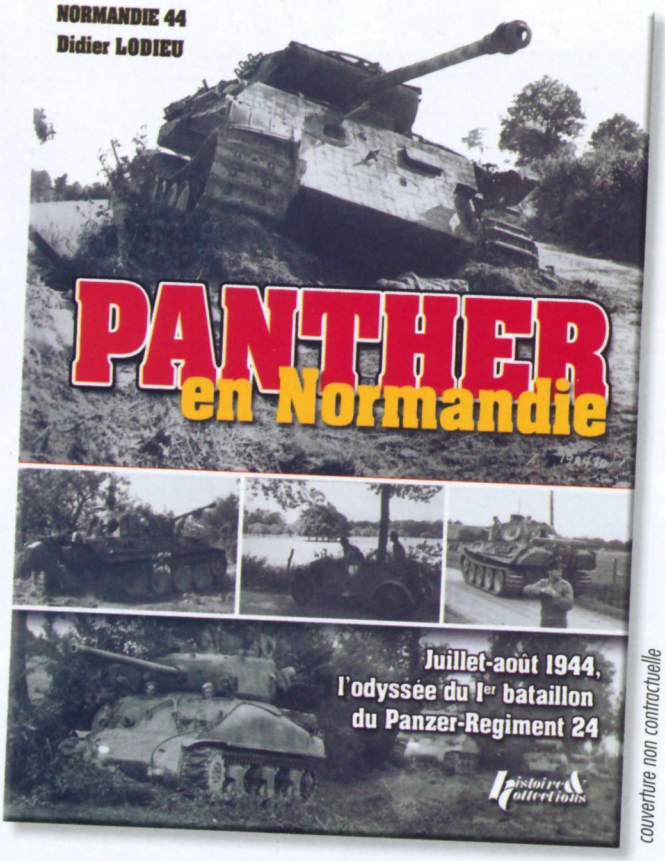
Ci-contre.
De nombreux spectateurs se sont déplacés pour l'événement.

Ci-dessous.
Pendant l'arrêt de midi à Foret-Trooz, haut lieu de mémoire.

OFFRE SPÉCIALE de SOUSCRIPTION

PANTHER EN NORMANDIE

Avec le débarquement des Alliés en Normandie, le Generalleutnant von Schwerin réclame une fois de plus l'arrivée des chars Panther. On lui promet le bataillon blindé de la 24. Pz.Div. : la I./Pz.Rgt. 24. Formés très rapidement par des officiers confirmés qui ont tous connu la guerre à l'Est, les équipages sont lancés dans la bataille de Normandie afin de repousser la 1re Armée américaine à la fin juillet 1944.
Le livre suit pas à pas ce bataillon blindé au jour le jour, avec ses victoires et ses pertes à Beaucoudary, dans la région de Percy, lors de l'offensive sur Mortain puis dans l'Orne au nord d'Alençon, dans la poche de Falaise puis lors des combats d'arrière-garde durant l'inévitable course vers la Seine.
Didier Lodieu nous emmène à travers le récit palpitant de l'engagement de ce bataillon de Panther, sans oublier d'évoquer les nombreuses unités alliées qui lui furent opposées ■.



couverture non contractuelle

128 PAGES
200 PHOTOS

Par l'auteur de
Mourir pour Saint-Lô et du
III. Pz. Korps a Koursk

PRIX SPÉCIAL SOUSCRIPTION

29,70 €

au lieu de ~~34,95~~

Parution prévue : février 2012

Bulletin de souscription à compléter et à retourner avec votre réglement avant le 31 décembre 2011 à : HISTOIRE & COLLECTIONS - 5 avenue de la République - 75541 PARIS cedex 11

Je commande ☐ exemplaire(s) du livre *Panther en Normandie (HIS0460)*
au tarif souscription de 29,70 € *(au lieu de 34,95€)* l'exemplaire
Port **OFFERT** * Ci-joint mon règlement de ☐☐☐,☐☐ €
par ❑ Chèque bancaire *à l'ordre d'Histoire & Collections* ❑ Mandat
❑ **CB n°** ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
date d'expiration ☐☐☐☐ Cryptogramme *(au dos)* ☐☐☐
Signature :

* *offre valable pour la France et EU*

TMV003 *Merci de remplir lisiblement la grille ci-dessous*

Nom
Prénom
Adresse
C. Postal téléphone
Ville
Pays

LES PETITES ANNONCES

LA BELLE AUTO D'EPOQUE

Entretien - Restauration
TOUTES MARQUES

Mécanique Tolerie Peinture

Tel: 06 76 63 52 31
email: labelleautodepoque@yahoo.fr

GARAGE G.M.C

Vente pièces détachées
JEEP – DODGE – GMC

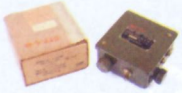
114, rue Jean Jaurès 62230 OUTREAU - Tél. : 03.21.33.92.16
E – mail : garagegmc@sfr.fr - www.garage-gmc.com

VENTES-ÉCHANGES

Tractez en sécurité
100 4x4 à choisir
Chez 4x4 Edouin
à votre service à Bernay 27300
depuis 1977
Vues du stock :
www.4x4edouin.com
02 32 46 23 59
ACHETONS 4X4

PIÈCES DÉTACHÉES

● - BOITE CONNEXION RADIO BC 606 BLINDÉ US NEUVE ORIGINE 39 € HT - jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

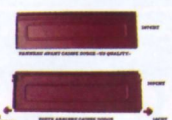


● - PHARE 6V COMPLET GMC NEUF ORIGINE «GUIDE USA» 80 € HT- jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

● - KIT COMPLET REPRO USM1 INERTE 160 € HT- jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

● - POMPE A EAU COMPLETE FORD GPW NEUVE ORIGINE 149€ HT- jeepsudest@orange.fr 04 90 39 56 27

● - PIECES DE CAISSE DODGE US - jeepsudest@orange.fr 04 90 39 56 27



● - KIT ECHAPPEMENT COMPLET JEEP 99 €HT - jeepsudest@orange.fr - 04 90 39 56 27

● V. Superbe repro en métal de cal 50 et 30 refroidie par eau. Egalement dispo pour affut Maxon. Info : a.witmeur@skynet.be

● V. Pompe à essence reconstruite JEEP, 70 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Pompe à eau reconstruite GMC, 150 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Carburateur carter reconstruit DODGE, 370 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Moteur GMC, Boite GMC, arbre transmission. Départ 72. Tél. : 06 42 55 98 98.

● V. Blindé Ferret MK2, GMC pompier REM. GMC pièces CMC neuves. Boite transfert Chevrolet. Tél. : 06.11.91.30.07. ou 05.57.76.18.31.

● V. Moteur Mercedes OM 319.9, 6 cylindres diesel, refait à neuf, pistons, injecteurs, dynamo, démarreur, embrayage, etc. pour Unimog ou GMC à ponts split, avec berceau avant, cloche d'embrayage et radiateur. Tél. : 01.60.66.02.97 ou 06.13.43.72.67 (Seine-et-Marne).

● V. 2 pneus Michelin 11.00 x 20. Tél. : 04.73.83.99.90.

● V. Pneu Michelin 7.50 R 15, pas roulé, 100.) Augereau, 22 Bd de l'Océan, 33120 Arcachon.

VÉHICULES

● V. Tracteur d'artillerie Laffly S 20 TL 6 x 6, roulant, nombreuses pièces de rechange. Tél.: 04.94.54.63.51 (Var).

● V. Camion Mercedes Unimog 404 S, 1962, véhicule militaire, 1962, avec siège arrière, bâchee et treuil avant, 10 CV, BE, pour collection. Tél.: 06.12.33.29.98 (Indre-et-Loire).

● V. Remorque à roues à bandages, 1923, utilisée pour le transport du char Renault FT, bon état, visible à Gaillon. Tél.: 06.08.25.76.98 (Eure).

● V. Dodge wc57 command car parfait état mécanique et carrosserie complet d'origine. 19 500 €. Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. Jeep Hotchkiss M201 Reconditionnée sellerie bâche peinture freins pneus NEUFS. CT ET CG OK 12 900 €. Tél. : 06 81 01 44 92.

● V. Vard la France, GMC Bolster plus remorque Simca plus marmon jeep Willys 59 CGC CT pour information. Tél. : 06 08 16 29 57. Dept 34

JEEP PIECES SURPLUS AMERICAIN

J.P.S.A

JEEP MB
FORD
M201
M38
M38 A1
GMC
DODGE
RENAULT 2087

Pas toujours présent,
prévenir avant déplacement
40 ans d'expérience font la différence

TÉL. : 01.47.60.14.18

Port. : 06.12.92.96.04 – Fax : 01.47.60.00.20
Ouvert du lundi au vendredi
de 8h à 12h et de 13h30 à 18h
Samedi matin de 8h30 à 12h

88bis, rue de l'aigle
92250 La Garenne Colombes

LES PETITES ANNONCES

● V. Cuisine roulante armée française, jamais utilisée depuis sortie des domaines. 18 000 €. Tél. : 06 09 06 21 01. Dept 01)

● V. Dodge WC51 Treuil, 6 cylindres perkins. Bâches neuves. 6 500 €. Tél. : 06 73 17 31 61 BDR.

● V. GMC CCKW 353 Avec TREUIL 1944. Etat surplus Armée Française. A restaurer, carrosserie bon état sans perforation, moteur tournant, peinture à prévoir. Vente dans l'état avec CG, possibilité livraison sur demande. Réf. : VO 426. 5 700 €. Visible site Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40.

● V. Jeep Hotchkiss M201 couleur SABLE Reconditionnée sellerie bâche peinture freins pneus NEUFS. CT ET CG OK 12 900 €. Tél. : 06 81 01 44 92

● V. Jeep Hotchkiss M201 Reconditionnée sellerie bâche peinture freins pneus NEUFS. CT ET CG OK 12 900 €. Tél. : 06 81 01 44 92

● V. Jeep Hotchkiss M201 EX ARMEE FRANCAISE COULEUR CAMO rare dans cet état parfait, état d 'origine 11 500 €. Tél. : 06 81 01 44 92

● V. Dodge wc52 ex pompier pas modifie complet 6 000 €. Tél. : 06 81 01 44 92

● V. Dodge wc51 ex armée plaques d'origines complet caisse bois cg ok 6 000 €. Tél. : 06 81 01 44 92

● V. Jeep Hotchkiss M201 Reconditionnée sellerie bâche peinture freins pneus NEUFS. CT ET CG OK 12 900 €. Tél. : 06 81 01 44 92

● V. JEEP HOTCHKISS M201 12 VOLTS 1958. Très rare Jeep Ex Armée Française 12 volts d'origine, jamais transformée.Très bon état de marche, carrosserie correcte, CT OK. Réf. : VO 418. 12 500 € dans l'état. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40

● V. JEEP HOTCHKISS M 201 24 VOLTS 1960. Jeep bon état général, complète, roulante. Deux prix possible : Vente dans l'état sans révision ni travaux et sans CT : 10500 € ou Vente avec révision effectuée + travaux et CT : 12500 € . Très bonne voiture pour balades et divers. Réf. : VO 437. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40

● V. JEEP HOTCHKISS M201 24 volts. Rare Jeep ex domaine d'origine jamais modifiée dans le civil. Bon état général, complète, à remettre en route. Peu de frais à prévoir. Réf. : VO 354. 10 500 €. Visible Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40

LES PETITES ANNONCES

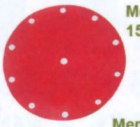
TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Pompe à eau Reconstruite
120€ HT
ou échange standard : 89€ HT

SPECIAL DODGE

WWW.JEEP-DODGE-GMC.COM

Carburateur Carter Origine
US: 410€ HT
Carburateur Carter
Reconstruit: 370€ HT



Membrane rouge
15€ HT

Membrane
Rouge avec axe
25€ HT

Pompe à Essence
2 Valves Reconstruite
140€ HT

SURPLUS MILITAIRES ET INDUSTRIELS

SMI D1092-La Gare
38840 - La sône

E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com

Tél:+33 (0) 476 644 356
Fax: +33 (0) 476 644 455

● V. DODGE WC 51 12 volts. BE. mécanique , le moteur tourne bien. Peinture à prévoir CT : OK. Réf. : VO 416. 9800 €. Visible Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40

● V. Jeep Hotchkiss M201 1er modèle en 6v fonctionne bien quelques travaux a prévoir 7 900 €. Tél. : 06 81 01 44 92

● V. rare Dodge canadien type D15/GS 4X2. Info : a.witmeur@skynet.be

● V. Pour Dodge ou GMC remorque « Ben Hur » 1, ton caisse métallique avec bâche PVC, très bon état. Installation électrique à revoir. Livraison possible. Info: a.witmeur@skynet.be

● V. Willys MB slat grill, n°115864, 6 volts, moteur Willys W1, restauration complète aux USA en 2009, sellerie US beachwood, pneus military, lot de bord complet, nombreuses pièces d'origine, ... Très bel état général, modèle rare ! 29 900 €. Indian cars, tél. : 01 30 05 04 11

● V. GMC CCKW 352, nouveaux freins et bâches. Très sain. Carte grise française. Quelques finitions à revoir. Livraison possible. Info : a.witmeur@skynet.be

● V. Ford GPW early juin 1942, superbe état général, nombreuses pièces origines, matching numbers chassis et caisse, pneus military, jantes de combat, sellerie et capote neuve, peinture neuve, lot de bord, ... Modèle très rare ! 25 900 €. Indian cars, tél. : 01 30 05 04 11.

OFFRE SPECIALE

LA RUBRIQUE PETITES ANNONCES

Vous recherchez des pièces de rechange ou de la documentation technique, vous souhaitez vendre un véhicule ou nouer des contacts avec d'autres passionnés de votre région, cette rubrique est là pour vous y aider. Il vous suffit simplement de retourner le coupon ci-dessous avec votre règlement (voir tarif) et d'éventuelles photos.

FORMULE 1

Une PA texte sans photo dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

GRATUIT

FORMULE 2

Une PA texte avec photo couleur dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

6,50 €

PETITES ANNONCES PROFESSIONNELS

La rubrique Petites Annonces est également ouverte aux professionnels sous forme de modules encadrés. Pour tous renseignements et tarifs, contacter Séverine Piffret :

- par téléphone au 01 40 21 17 99
- par fax au 01 47 00 51 11
- par mail s.piffret@histecoll.com

PETITE ANNONCE

réservée aux PARTICULIERS

TMV003

Choisissez votre rubrique :

❑ Véhicules ❑ Pièces détachées ❑ Documentation

V. OU R.

Préciser V. (pour Vends) ou R. (pour Recherche) au début de votre annonce.

Gratuit sans photo
6,50 € avec photo

à adresser avec votre règlement à :
Histoire & Collections
5 avenue de la République
75541 PARIS cedex 11

LES PETITES ANNONCES

JEEPEST
SERVICES PIECES ET RENOVATIONS
DEDIES A VOTRE PASSION

ENTRETIEN / REPARATION
Mécanique Révision
Carrosserie "Chateaudun"
Peinture "Chateaudun"
Devis / Conseils

VENTE DE VEHICULES
M201 HOTCHKIS 24 volts
MB/GPW WILLYS 6 volts
M38 WILLYS 24 volts
M38A1 WILLYS 24 volts
M151 A2 MUTT 24 volts
M715 KAISER 24 volts

JEEPEST
MILITARY VEHICLE SUPPLY

JEEPEST SAINT MIHIEL (55)
25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax 03 29 90 90 90

JEEPEST CHATEAUDUN (28)
93, Bd Kellerman - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41

Support burette en Replica
BO calandre Ford en Replica

VENTE DE PIECES DETACHEES ORIGINALES ET REPRODUCTIONS TYPE US
SPECIALISTE JEEP MB/GPW ET VEHICULES US

TOUTES LES NOUVEAUTES DISPONIBLES SUR NOTRE SITE
www.jeepest.com

● V. Remorque infanterie restaurée parfaite 3500 €. Tél.: 06 16 33 22 86

● V. Remorque Flak 2 cm complète, ailes état fatigué 3000 €. Tél.: 06 16 33 22 86

● V. Hotchkiss M201, 24 volts, marquages US sur demande, pneus military neufs, sellerie et capote toile US neuves, lot de bord, révision complète effectuée, ... Superbe état. 17 900 €. Indian cars, tél. : 01 30 05 04 11.

● V. Hotchkiss M201, 24 volts, marquages US complet, pneus military, jantes de combat, sellerie et capote toile us, lot de bord, compteur us, porte fusil, panier arrière, ... Superbe état, a voir ! 19 900 €. Indian cars, tél. : 01 30 05 04 11.

● V. Jeep Willys BE carrosserie et mécanique année janvier 1944 12500 €. Tél.: 06 81 24 77 42

● V. Char AMX 13, modernisé turbo diesel, avec missiles SS 11, radio, intercoms, bon état, 45 000€. Tél.: 06.87.95.10.02 (Hérault).

RECHERCHE

PIÈCES DÉTACHÉES

● R. Cabine de camion militaire Leyland Martian 6 x 6, équipé grue de dépannage, ou camion complet pour pièces, pour finir restauration. Tél.: 00.32.475.685.109 (Belgique).

● R. Pièces pour Laffly V 15 T et W15 T. Tél.: 03.29.39.20.91 (Vosges).

● R. Pièces pour avions anciens, de 1914 à 1960, instruments, documents, trophées, hélices, carburateurs, magnétos, etc. Tél.: 06.80.02.38.73 (Val-de-Marne).

VÉHICULES

● R. Rem. Citerne US 250 gallons complète en bon état, roulante. Régions Ile de France ou Ouest de Préférence. Tél. : 06 34 38 11 28

MATÉRIELS DIVERS

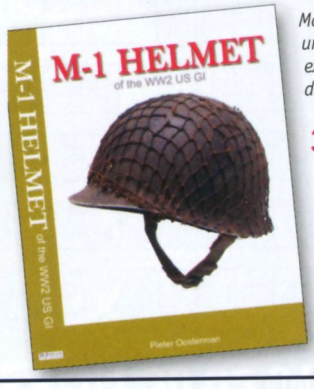
● R. Compresseur sur roues avec équipement taille de pierres et petit chargeur à pneus ou à chenilles.Tél.: 06.12.49.59.72 (Finistère).

POUR RESERVER VOTRE ESPACE PUBLICITAIRE, N'HESITEZ PAS À CONTACTER :

SÉVERINE
Tél. : 01 40 21 17 99
E-MAIL : s.piffret@histecoll.com
5, av. de la République
75 541 Paris Cedex 11

Pour passer votre petite annonce gratuitement,
RENDEZ-VOUS sur notre site :
annonces.histoireetcollections.com

OFFRE SPECIALE



Mon ouvrage sur le casque M-1 a été réédité dans une édition intégralement en anglais. Les derniers exemplaires de la première édition, sont la seule chance de se procurer une version de l'ouvrage en français.
Pieter Oosterman
39,95€ (+ frais de port)
Contact: **info@M-1Helmet.com**

Je serai présent aux manifestations suivantes
- **Gand** le 4 décembre
- **Bastogne** le 11 décembre

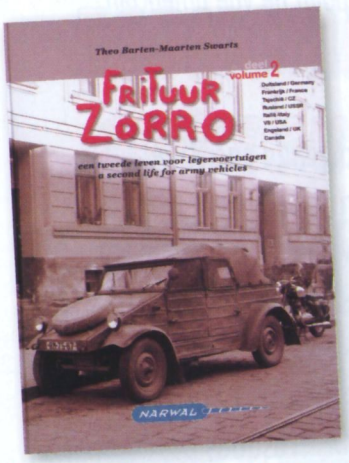
Vous pouvez également venir y retirer votre exemplaire.
www.M-1Helmet.com

www.1944Supply.com
VENTE DE MILITARIA US 2GM ORIGINAL : casques, uniformes, équipements, insignes, manuels, documents, livres, rations, photos, matériels parachutistes et petits objets...
Contact: **info@1944Supply.com**

Dans la bibliothèque de TMV

Frituur Zorro (vol. 2)

Avant d'être récupérés par les amateurs et les collectionneurs, les véhicules militaires de la dernière guerre ont, le plus souvent, vécu une deuxième vie après les combats. Ainsi, de nombreuses entreprises ont racheté ces tracteurs et ces camions pour un prix modique (les sauvant par la même occasion des chalumeaux des ferrailleurs) pour les réutiliser dans le transport, les travaux publics ou le dépannage, d'où le sous-titre de l'ouvrage : « une seconde vie pour les véhicules militaires » (le titre « Frituur Zorro » est un surnom donné à une Austin K2 transformée en baraque à frites). Les deux auteurs ont sillonné les routes d'Europe au début des années 1970 et photographié un nombre incalculable de véhicules démilitarisés ou simplement abandonnés : allemands (semi-chenillé, Kübelwagen, Horch, Faun…) et américains principalement mais aussi français (Latil, Somua…), italiens, tchécoslovaques, russes, britanniques et canadiens. Les photos magnifiquement reproduites dans un léger sépia occupent une large partie de chaque page. Les légendes bilingues apportent ici leur lot d'informations. Voici donc un bel ouvrage qui nous replonge avec notalgie dans le passé.

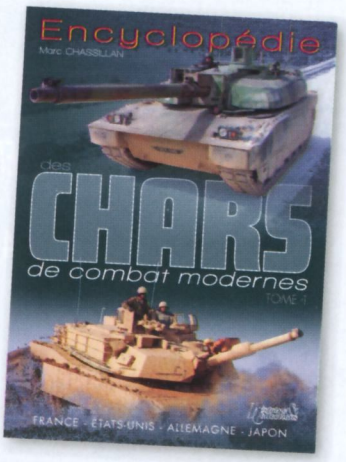


Par Theo Barten et Maarten Swarts. 176 pages, près de 250 photos en N/B. Texte bilingue anglais/néerlandais. Edité par Narwal (www.frituurzorro.nl).

Encyclopédie des chars de combat modernes (t. 1)

Publiés il y a quelques années dans les HS *Raids* désormais épuisés, les monographies sur les chars de combat actuels écrites par le spécialiste des blindés Marc Chassillan reviennent, complètement réactualisées, sous la forme de 2 livres dont le premier tome est paru (le second est en préparation). Ce premier opus est consacré aux MBT les plus connus : AMX-32 et 40, Leclerc, M1 Abrams, Leopard II, Type 74, 90 et 10 TKX et Zulfiqar. D'autres chapitres sont consacré à l'évolution des technologies (protection, détection, munitions…). Richement illustré et documenté, ce livre s'avère indispensable.

Par Marc Chassillan. 180 pages, nombreuses photos en couleurs, et illustrations. Edité par H&C.



www.librairie-ac.com

8, Rue de Crussol
75011 Paris
MÉTRO : OBERKAMPF

A&C

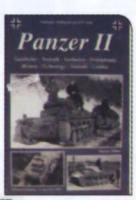
Ouvert le lundi (12h -18h) et du mardi au samedi (10h -19 h) Tél. : 01 47 00 68 72 - Fax : 01 40 21 97 55

☐25 € Port : 6,25 €*
Sturmpanzer A7V, par R.Strasheim & M.Hundleby. 104 pages et 145 photos et plans N&B.
Réf. 22226.

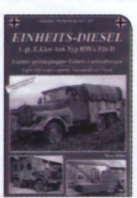
☐25 € Port : 6,25 €*
British Tanks in German Service (1), par R.Strasheim. 96 pages et 155 photos N&B et couleurs.
Réf. 23259.

☐25 € Port : 6,25 €*
British Tanks in German Service (2), par R.Strasheim. 100 pages et 155 photos N&B et couleurs.
Réf. 23260.

☐9,95 € Port : 5 €*
Beutepanzer der WH : Grossbritannien, Italien, Sowjetunion und USA 1939-45, par A. Lüdeke. 128 pages et 120 photos N&B et profils couleurs. Réf. 23262.



☐15 € Port : 6,25 €*
Panzer II, par M. Zöllner. Monographie de 64 pages et 123 photos N&B.
Réf. 23244.



☐15 € Port : 6,25 €*
Einheits-Diesel, par H. Hoppe.
64 pages et 130 photos N&B.
Réf. 23245.

☐15 € Port : 6,25 €*
MAZ-537G, par J.Vollert. 64 pages de photos couleurs.
Réf. 21651.

☐15 € Port : 6,25 €*
Soviet Tank Transporters WWII to Russian Confederation, par J. Vollert. 64 pages de photos N&B et couleurs.
Réf. 21650.

BLINDÉS & CONFLITS

☐10 € Port : 6,25 €*
M-4/M-4A1 Sherman Medium Tank.
Monographie de 48 pages illustrées N&B.
Réf. 20825.

☐10 € Port : 6,25 €*
GMC DUKW-353.
Monographie de 48 pages illustrées N&B.
Réf. 20963.

☐10 € Port : 6,25 €*
Half-Track Mortar Carriers, Howitzer Motor Carriages…
Monographie de 48 pages illustrées N&B.
Réf. 21473.

☐10 € Port : 6,25 €*
Diamond T 4-Ton 6X6 Cargo, Wrecker, Ponton Trucks.. .
Monographie de 48 pages illustrées N&B.
Réf. 21544.

☐10 € Port : 6,25 €*
M-25 Tank Transporter Dragon Wagon.
Monographie de 48 pages illustrées N&B.
Réf. 22712.

☐10 € Port : 6,25 €*
Autocar U-7144-T & U-8144-T Tractors Trucks.
Monographie de 48 pages illustrées N&B.
Réf. 22091.

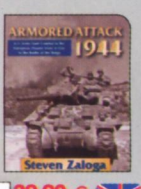
☐10 € Port : 6,25 €*
M-19 tank Transporter (M-20 Diamond T 980/981 & M-9 Rogers). Monographie de 48 pages illustrées N&B.
Réf. 21508.

☐10 € Port : 6,25 €*
M-29 & M-29C Weasel.
Monographie de 48 pages illustrées N&B.
Réf. 22443.

DOCUMENTATION & MANUELS TECHNIQUES

LE CHOIX DU LIBRAIRE

☐22 € Port : 6,25 €*
Dragon Wagon Tank Transporter M-25, par J. Vollert.
Monographie de 96 pages de photos couleurs.
Réf. 23258.



☐29,90 € Port : 7,50 €*
Armor Attack – From D-Day to the Bulge, par S. Zaloga. 502 pages et 1000 photos N&B.
Réf. 23285.

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

L'ensemble de cette page constitue un bon de commande. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement à A&C - 8, rue de Crussol - 75011 Paris TMV003

Nom & Prénom Adresse CP Ville

Pays Adresse e-mail**

Montant Total* : € ☐ CB Signature :

Indiquez les trois derniers chiffres qui figurent dans le cadre signature au dos de votre carte :

Réglement par : ☐ Mandat ☐ Chèque Date d'expiration : / /

* Frais de port inclus : 13,75 € pour 3 ouvrages et plus - Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous contacter.
** En indiquant votre adresse e-mail, vous acceptez A&C à vous envoyer des courriels.

EN KIOSQUE : BATAILLES n°49

L'ENFER DES HAIES

Les points de vue allemand et américain

Dans ce numéro 49 de Batailles, nous retournons massivement en Normandie, avec quatre articles sur le sujet, dont certains permettent de lever une partie du voile qui recouvre encore l'histoire de la bataille. C'est ainsi que vous découvrirez des faits nouveaux sur la retraite allemande après la fermeture de la poche de Falaise, avec l'exemple de la 346. I.D. , sur le rôle essentiel des Seabees dans le fonctionnement des plages de débarquement, et sur la façon dont la bataille dans le bocage a été perçue par les troupes allemandes, avec, en corrélation, le point de vue américain.

AU SOMMAIRE :

La 346. Infanterie Division, division sacrifiée
La 3. Fallschirmjäger Division
Les premières versions du Panzer IV à canon long
Abeilles de mer et Rhinos, les oubliés du 6 juin
Le 46th RTR à Anzio
La guerre dans le bocage
Alain Durieu à la recherche des fresques perdues

BON DE COMMANDE PAGE 81

20
21
Si le Fallschirmjäger Regiment 6 est engagé le premier en Normandie, dès le 6 juin, on ne saurait résumer l'engagement des paras allemands à cette seule unité, d'autant que la 3. Fallschirmjäger Division arrive rapidement en ligne, dix jours après le débarquement, après avoir traversé toute la Bretagne. Elle se heurte immédiatement aux Américains. Son chef, le Generalleutnant Richard Schimpf, a écrit un compte rendu très détaillé sur l'engagement de sa division en Normandie, qui permet de tirer des leçons générales sur la bataille du bocage au milieu du mois de juin 1944.
La 3. Fallschirmjäger Division
en Normandie, juin 1944
Yves Buffetaut
6,75 €
en kiosque

ABONNEZ-VOUS !

Formule 1 AN
6 numéros

35,20 € **-15%**

au lieu de ~~41,40 €~~

ECONOMISEZ 20%
GRÂCE AU JUMELAGE

-20%

69,90 €

au lieu de ~~87,40 €~~ **

Jumelage

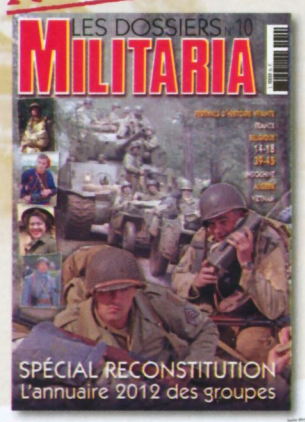
abonnement d'un an
à *Guerre, Blindés & Matériel*
le magazine de la motorisation
à la française (4 numéros)
+ *TANK & MILITARY VEHICLES*

TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION
TANK ZONE
Nouvelle formule
Restauration M4 Sherman "Moghrane"
TANKS IN TOWN SOUCHEZ
1919-1935 La motorisation de l'armée britannique
Historique Sd.Kfz.7
Historique White Corbitt
Rassemblements 2011: Beltring, Lantin, Top Hat • Canon 6 Pounder

NOUVEAU

LES DOSSIERS MILITARIA
SPÉCIAL RECONSTITUTION

Ce dixième numéro des Dossiers Militaria recense tous les groupes d'histoire vivante XX^e siècle, de France et de Belgique. Cet annuaire pratique vous permettra de découvrir ou de mieux localiser les différents groupes de votre région, ainsi que les différents festivals.



12,50 € *en kiosque*

* *Offres valables jusqu'au 31 décembre 2011*
* * *Différence entre tarif et prix kiosque France*

JE M'ABONNE À

● **TMV- 1 AN (6 N°)** ❑ **35,20 €** *(France)* ❑ **42,20 €** *(Dom & étranger)*

OFFRES D'ABONNEMENTS JUMELÉS

● ***Jumelage 1 : ab'.1an à TMV (6 n°) + Guerre, Blindés & Matériel (4 n°)***

France ❑ **69,90 €** *(au lieu de 87,40 €)* Dom et étranger ❑ **83,90 €**

JE COMMANDE LES MAGAZINES

- ❑ **TANK ZONE** *(cercler)* **6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17**..... **6,90 €**[1]
- ❑ **TANK & MILITARY VEHICLES N°1 - 2** ..... **6,90 €**[1]
- ❑ **BATAILLES N°49 • NOUVEAU**..... **6,75 €**[1]
- ❑ **DOSSIERS MILITARIA N°10 • NOUVEAU**..... **12,50 €**[1]

JE COMMANDE LES DVD :

- ❑ **DVD - JEEP, HISTOIRE ET TECHNIQUE** - *DVD003* **• NOUVEAU**..... **14,90 €**[1]
- ❑ **DVD - DODGE WC** - *DVD001*..... **14,90 €**[1]
- ❑ **DVD - 1944, LES MARINS DE LECLERC** - *DVD002*..... **14,90 €**[1]

FRAIS DE PORT	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et +: GRATUIT
(1 - magazines)	*DOM-TOM-Europe*	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et +: 18 €
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €	6 à 12 ex. : 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €	5 ex. et + : nous consulter.	
	France	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
(2 - Livres)	*DOM-TOM-Europe*	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
Service clients - Tél : +33 (0)1 47 00 51 11 • Fax : +33 (0)1 47 00 51 11.

TMV 003

Nom .....
Prénom .....
Adresse .....
Code postal ..... ville .....
Pays .....
Tél. .....
E-mail* .....
@ .....
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ..... ,.... €

Ci-joint mon règlement par ❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

❑ **CB n°** .....

expirant en .... *Clé* ....
mois *année* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

NOUVEAUTE DVD

JEEP : Histoire & Technique 1940-1945

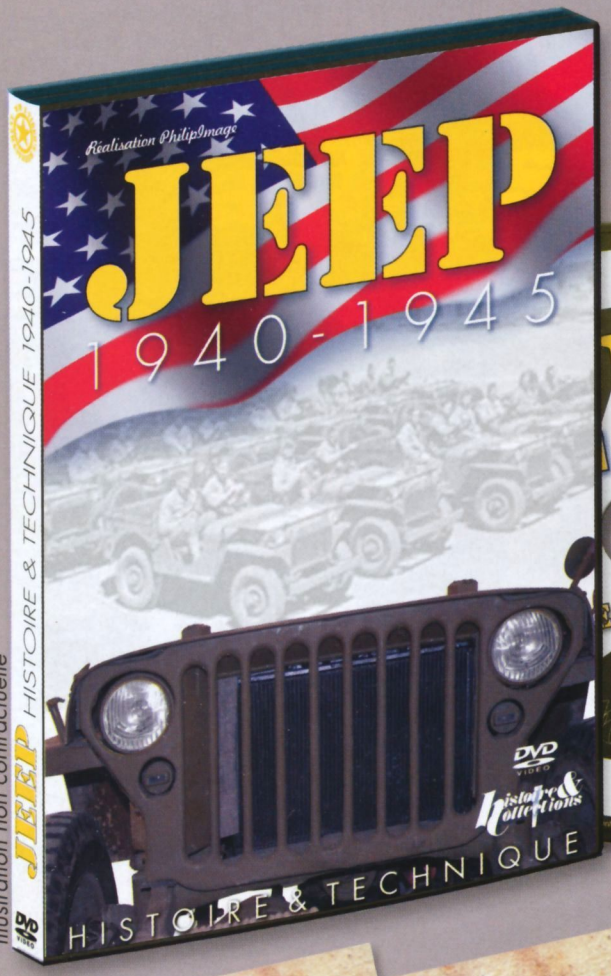


illustration non contractuelle

C'est en juin 1944, sur les plages de Normandie que les Français vont découvrir ce qui deviendra pour des millions d'hommes, de femmes et d'enfants, le symbole de la liberté retrouvée, ce sera la JEEP. Le général Eisenhower dira : « sans la Jeep, l'Amérique n'aurait pu gagner la guerre ». Au fil du film, vous découvrirez son histoire, ses caractéristiques techniques, son évolution au fil du temps ainsi que ses diverses utilisations dans les armées alliées.

En **BONUS**, les fiches techniques BRC-60, QUAD, PYGMY, BRC-40, GP, MA, MB, GPW, GPA, la petite histoire des Jeep.

14,90 €

Bon de commande page 81

DVD 5 - FORMAT 16/9 - DUREE 54 mn env. - COULEURS/ N & B - Français - STEREO

la LOCOMOTION EN FÊTE

9 & 10 juin 2012

Aérodrome Cerny
La Ferté-Alais
91 Essonne

20e édition

N 7
Camping de la Nationale 7

Bourse, stands, reconstitutions, piste à chars
Restauration sur place

RENAULT

FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

CHARGE UTILE Magazine

Groupement de Recrutement de la Légion Étrangère

TRACTEURS

ARMES MILITARIA MAGAZINE

FORUM Chantiers
LA REVUE DES TRAVAUX PUBLICS

TANK MILITARY VEHICLES

GBM

AUTOCAR & BUS Infos

LES ROUTIERS

PARFLAM S.A.

Histoire & Collections

Renseignements et réservations : Tél. 06 03 18 07 25 (Heures bureaux) • **Fax 01 60 85 10 53**

Billets à tarif réduit sur www.locomotion-en-fete.fr • **acpht@aliceadsl.fr**

Entrée 15 € par jour et par personne - Gratuit pour les enfants de moins de 12 ans - Parking gratuit

Crédit Photos : ACPHT

BOUTIQUE EN LIGNE - DERNIERES NEWS - ARRIVAGES - PROMOS

WWW.JEEPEST.COM

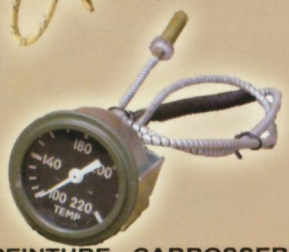
SPECIALISTE JEEPS MILITAIRES ET VEHICULES US

1 000 TONNES DE RECHANGES NEUFS

SUR 5 000 M² COUVERTS

Reproductions / Fabrications

Surplus militaire / Pièces d'origines



PEINTURE - CARROSSERIE - SELLERIE - BACHE

MOTEUR - ELECTRICITE - FREINAGE - PNEUS

VENTE PAR CORRESPONDANCE
CONTRE REMBOURSEMENT - VISA

JEEPEST
MILITARY VEHICLE SUPPLY

EXPEDITIONS JOURNALIÈRES 24/48 H
OU EXPRESS FRANCE - EUROPE

JEEPEST SAINT MIHIEL
25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax : 03 29 90 90
Mail : jeepest@wanadoo.fr

Vente par VPC et au comptoir
IMPORT / EXPORT

JEEPEST CHATEAUDIN
93, Bd Kellermann - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41
Mail : jeepest28@wanadoo.fr

Vente au comptoir
Atelier réparation / Restauration

50 VEHICULES EN STOCK PERMANENT

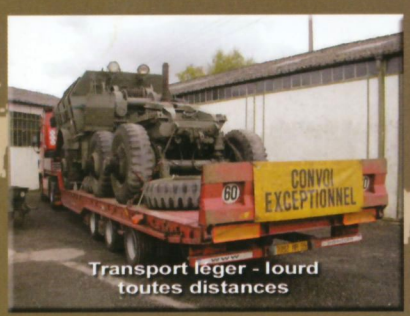
COLLECTION JEEPEST
UNIQUE EN FRANCE

VISITES SUR R.D.V.

Liste complète de nos occasions sur www.jeepest.com

Restauration totale ou partielle de votre projet

Entretien à la carte. Passage au contrôle technique VL-PL



Transport léger - lourd toutes distances

+ DE 20 ANS D'EXPERIENCE

Rénovation moteur - boite avec essais et réglages

Véhicules US sélectionnés Etat surplus

Nicolas GEORGES et François MOURICE, collectionneurs passionnés, à votre service